

Amici della Bicicletta

PERIODICO DELLA FIAB
FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA
www.fiab-onlus.it



INBICI

DUE RUOTE PER IL FUTURO

ADERENTE



1-2008

Gennaio - Marzo

A MILANO, DAL 9 ALL'11 NOVEMBRE SCORSI, SI È SVOLTA LA PRIMA CONFERENZA NAZIONALE DELLA BICICLETTA, PROPOSTA DALLE ASSOCIAZIONI DELLA BICICLETTA (FIAB, FCI, AICC, ANCMA, EUROMOBILITY) E ORGANIZZATA DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DALLA PROVINCIA DI MILANO. TRE GIORNI DI DIBATTITI, SEMINARI, FITTI INCONTRI CHE HANNO VISTO AFFRONTARE, PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA, I TEMI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA IN UN'OTTICA NON PIÙ DI SETTORE MA "TRASVERSALE", CON UNA VISIONE FINALMENTE STRATEGICA, APERTA E COMPLESSA, COINVOLGENDO IN TERMINI PARTECIPATIVI LA RETE ASSOCIATIVA, CON I SUOI CENTRI DI COMPETENZE, E I CITTADINI, INSIEME AI GRANDI DECISORI, ALLE ISTITUZIONI, AGLI ENTI LOCALI, AGLI AMMINISTRATORI E AI TECNICI, ALLE AZIENDE E AGLI ENTI.

Tre giorni per discutere, per confrontarsi, per capire cosa manca in Italia per far decollare una vera, concreta politica della mobilità ciclistica, quali contenuti essa debba avere, quali passi sono necessari, e per riflettere in modo informato sulle tante nostre arretratezze ma anche sui molti spunti positivi che pure si affacciano nel frastagliato orizzonte della nostra penisola.

Molta è ancora la strada da percorrere perché si possa finalmente vedere affermato il principio che l'Italia non è solo "lunga", nella sua estensione territoriale, ma anche veramente "una" ed europea a pieno titolo, in fatto di mobilità sostenibile.

Come è stato autorevolmente osservato in apertura dei lavori da Manfred Neun, presidente di European Cyclists' Fe-

rispetto dei diversi ruoli, come si possa promuovere un cambiamento culturale condiviso, davanti alle note e annose difficoltà che la mobilità dolce trova storicamente nel nostro Paese, se occasioni come questa, che non vogliono essere mere passerelle, ma costituire un punto di approdo significativo con la messa a fattor comune di esperienze importanti e spesso ancora isolate, non trovano attenzione e restano confinate, quando va bene, alle pagine locali o alla esperienza dei singoli partecipanti, per quanto numerosi e qualificati essi possano essere.

Dopo i saluti istituzionali, il dibattito di apertura di venerdì, moderato da Paolo Garimberti, ha visto da subito aprirsi il confronto con alcune realtà europee, direttamente dalla voce dei protagonisti: il

INBICI DUE RUOTE PER IL FUTURO

Conferenza Nazionale Della Bicicletta

deration, **se anche solo un decimo di quanto emerso nel corso della Conferenza troverà attuazione, per l'Italia sarà una vera rivoluzione. Una rivoluzione dolce e leggera, su due ruote. Ma con effetti straordinari.**

Da qui è nato un doppio impegno: quello di rendere la Conferenza un appuntamento di confronto a cadenza biennale itinerante in Italia, sul modello di Velo-City, e quello, fatto proprio esplicitamente dal Sottosegretario all'Ambiente Gianni Piatti al termine della conferenza, di istituire un Servizio nazionale per la Mobilità Ciclistica.

E' stata purtroppo rilevata la mancata copertura informativa dei principali media nazionali che, con qualche lodevole eccezione, come nel caso di Cecilia Gentile su Repubblica, hanno "bucato" l'evento. Si è infatti parlato soprattutto dei pesanti disagi del traffico automobilistico in occasione del Salone del Ciclo, dell'inadeguatezza di strade e parcheggi, delle insufficienze del trasporto pubblico, del grande affollamento di visitatori, della presenza di Vip. Ma, a proposito di "scomparsa dei fatti", tipico del sistema mediatico italiano, la Conferenza è rimasta nell'ombra.

C'è da chiedersi, e su questo crediamo occorra riflettere tutti insieme, pur nel

Bicycle Master Plan della Germania (relatore Dagmar Meyer, Ministero federale per il Traffico), Monsieur Vélo e il caso di Parigi (con il rappresentante del Governo francese Hubert Peigné, coordinatore delle politiche per la mobilità ciclistica), l'esperienza spagnola delle Vias Verdes, riportata dalla responsabile Carmen Aycart Lungo. La posizione dell'Unione Province Italiane sul tema della bicicletta nelle politiche di governo del territorio tra mobilità quotidiana, programmazione e interventi, è stata esposta dal Presidente della Provincia di Ascoli Piceno e dirigente dell'UPI Massimo Rossi e dall'assessore della Provincia di Milano Pietro Mezzi.

Sono poi intervenuti: Luigi Riccardi, direttore FIAB, sulla bici come strumento ecosostenibile nelle politiche per gli spostamenti quotidiani, per il turismo e per la salute, e il presidente della Federazione Ciclistica Italiana, Renato di Rocco, sul ruolo della bici nell'educazione all'ambiente e allo sport.

Partendo dagli spunti della sessione plenaria di venerdì, i partecipanti (oltre ottocento le presenze registrate) hanno dato vita, nell'intera giornata di **sabato 10 novembre**, ai numerosi workshop di approfondimento, distribuiti nei padiglioni della Fiera di Rho-Pero.

Amici della Bicicletta

Aut.Trib. Milano n°32 del 29-1-2002

Spedizione in abbonamento postale
art. 2 comma 20/c legge 662/96

Proprietà: FIAB-onlus

Editore: FIAB-onlus

Direttore responsabile:

Luigi Riccardi

Stampa **La Nuova Tipolito**
via F.lli Kennedy 43 Felina -RE-
Numero chiuso il **30 ottobre 2007**
10500 copie

Redazione:

Via Borsieri 4/e 20159 Milano
☎-fax 02-69311624 adb@fiab-onlus.it

Progetto grafico e impaginazione:

Andrea Astolfi

gigi@tuttinbici.org

Redattore: **Giulia Cortesi**

giulia.cortesi@gmail.com

Non è previsto l'abbonamento.

Solo per soci fiab

FIAB-ONLUS ORGANIZZAZIONE

PRESIDENTE

Antonio Dalla Venezia

Via Col di Lana, 9/A 30171

Mestre (VE) ☎-fax 041-921515

presidente@fiab-onlus.it

DIRETTORE

Luigi Riccardi

Via Borsieri, 4/A 20159

Milano ☎-fax 02-69311624

direttore@fiab-onlus.it

SEGRETARIO

Attilio Pellarini

Via Villaoscura, 48/4

33080 Porcia (PN)

☎ 0434-922210 328-3090945

pellariniattilio@tin.it

FIAB-ONLUS Consiglio nazionale

Dalla Venezia Antonio *Presidente*
presidente@fiab-onlus.it

Fantini Gianfranco *Vice Presidente*
gianfranco@tuttinbici.org

Gerosa Stefano *Segr. Amministrat.*
s.gerosa@tiscali.it

Cerioni Massimo *mamo.cerioni@virgilio.it*

Chiarini Enrico *bici@studiochiarini.it*

Ferrari Giuseppe *ferrarij@tin.it*

Licciulli Antonio *puglia@fiab-onlus.it*

Morgagni Antonio *a.morgagni@tele2.it*

Pagliaccio Giulietta
giulietta.pagliaccio@mpiinformatica.it

Passigato Marco *mapassi@tin.it*

Pedroni Claudio
claudio.pedroni@tuttinbici.org

Pellarini Attilio *pellariniattilio@tin.it*

Schillaci Gianpaolo
schillaci.gianpaolo@unict.it

Solari Romolo *alcedo@tin.it*

Vial Antonella *a.vial@virgilio.it*

Vicari Antenore *anten.vicari@ciaoweb.it*

Vicini Doretta *dorettavicini@fastwebnet.it*

APPROVATO PER ACCLAMAZIONE DOMENICA 11 NOVEMBRE 2007

SULLA BASE DELLE TESI, DEI LAVORI, DELLE ANALISI E DELLE RIFLESSIONI COMPIUTE NEI TRE GIORNI DI ATTIVITÀ, CON LA PARTECIPAZIONE DI OLTRE 500 PERSONE, AMMINISTRATORI PUBBLICI E PRIVATI, TECNICI, ESPERTI, RAPPRESENTANTI DELLE ASSOCIAZIONI CICLO-AMBIENTALISTE E SPORTIVE, CITTADINI;

La Prima Conferenza Nazionale della Bicicletta, al fine di dare impulso alla mobilità ciclistica a livello urbano, turistico e sportivo **CHIEDE AL PARLAMENTO E AL GOVERNO NAZIONALE** DI IMPEGNARSI PER:

1. l'istituzione fin dal prossimo esercizio finanziario del **Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica**, con i seguenti compiti:
 - a. la competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica;
 - b. la predisposizione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica a valenza almeno quinquennale, nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, per la mobilità quotidiana, per il turismo e per lo sport;
 - c. la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili (Censimento della Ciclabilità);
 - d. la predisposizione della Rete nazionale di percorribilità ciclistica (prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001) a partire dalla proposta di rete di Bicalia;
 - e. la promozione di politiche che incrementino l'uso modale della bicicletta con l'obiettivo di conseguire in un quinquennio il 10% degli spostamenti totali quotidiani con la bicicletta; la definizione di standard e di linee guida in materia di ciclabilità e di moderazione del traffico;
 - f. lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
 - g. l'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
 - h. il raccordo fra i Ministeri competenti per coordinare tutte le diverse attività connesse alla mobilità ciclistica;
 - i. l'individuazione di standard per la realizzazione e la gestione dei servizi di bike sharing, per agevolarne la diffusione in tutte le aree metropolitane;
 - j. l'organizzazione di eventi nazionali, azioni pubblicitarie e di "marketing territoriale" per la promozione della bicicletta;

Tale Servizio dovrebbe configurarsi, come una struttura leggera, in grado di coordinare, animare e promuovere le iniziative a livello interministeriale e coinvolgere le istituzioni regionali e locali, assieme ai portatori d'interesse diffuso, sul modello o come emanazione del Tavolo nazionale della Mobilità sostenibile, istituito dal Ministero dell'Ambiente;

2. La predisposizione e l'approvazione delle necessarie modifiche del Codice della Strada per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del CdS stesso: Le norme e i provvedimenti attuativi s'ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.
3. L'aggiornamento della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica che ne renda efficace e incisiva l'azione benefica anche mediante lo stanziamento continuativo, a partire dalla Legge Finanziaria in discussione, delle risorse economiche necessarie, prevedendo fra l'altro:
 - a. un vincolo di destinazione per la bicicletta di percentuali significative sugli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto; gettiti di lotterie, trasferimento di quote degli introiti derivanti a vario titolo dalla motorizzazione;
 - b. normative a tutela dei sedimi di viabilità e ferrovie minori nonché di argini e alzaie della rete idrica quali demanio

- per la mobilità ciclo-pedonale nazionale e locale;
- c. normative d'indirizzo per le regole tecniche più attente alla sicurezza;
- d. normative per la tutela assicurativa nazionale contro gli infortuni dei cittadini che utilizzano la bicicletta quale veicolo di spostamento quotidiano;
- e. regimi fiscali agevolati per le opere e i servizi alla mobilità sostenibile

Documento conclusivo della prima Conferenza Nazionale della Bicicletta

CHIEDE ALLE **REGIONI** DI IMPEGNARSI PER:

1. promuovere una legislazione favorevole alla bicicletta, armonizzando gli strumenti adottati affinché venga attivato un disegno omogeneo di strategie in tutto il Paese;
2. farsi parte diligente per implementare le direttive nazionali, coordinando le attività delle Province e degli enti locali e affidando i reciproci compiti per realizzare una rete continua e razionale di percorsi protetti;
3. assicurare risorse costanti per le opere, i servizi, la manutenzione;

CHIEDE ALLE **PROVINCE, AI COMUNI E ALLE AREE PROTETTE** DI IMPEGNARSI PER:

1. la pianificazione strategica e la realizzazione delle reti ciclabili a livello provinciale e locale, garantendo la continuità dei percorsi;
2. la promozione e l'attivazione dei servizi per l'intermodalità;
3. la promozione di sistemi unificati di bike sharing;
4. alle aree protette raccomanda la realizzazione di reti prive d'impatto per l'ambiente che promuovano un turismo sostenibile e partecipativo;

CHIEDE AI GESTORI DEL **TRASPORTO PUBBLICO** DI IMPEGNARSI PER:

1. assicurare la massima diffusione del trasporto bici al seguito sia nel trasporto pubblico locale che sui treni a lunga percorrenza e delle velo-stazioni;
2. introdurre sistemi tariffari incentivanti;

CHIEDE AGLI **ORGANISMI SPORTIVI** DI IMPEGNARSI PER:

3. promuovere ogni azione possibile per garantire l'etica sportiva a tutti i livelli, concertando con le federazioni internazionali standard che garantiscano il rispetto delle regole a tutela della salute in tutte le competizioni;
4. promuovere nuove azioni per il rilancio dello sport giovanile e la formazione delle nuove leve di praticanti, interagendo anche con la scuola;
5. promuovere azioni che riducano l'impatto ambientale delle grandi competizioni su strada e in montagna, impegnandosi a mitigare e compensare i danni eventualmente prodotti.

Propone l'aggiornamento della Conferenza nazionale al 2009, consolidando il gruppo di lavoro (comitato tecnico scientifico) che ha organizzato l'appuntamento di Milano attraverso l'organizzazione d'iniziative intermedie. □

ASSEMBLEA ORDINARIA FIAB

BRESCIA 29 - 30 MARZO

La sede della prossima assemblea ordinaria della FIAB – 29 e 30 marzo 2008 – sarà Brescia, la bella città lombarda che negli ultimi anni si è impegnata per sviluppare la mobilità ciclistica. La scelta è caduta su Brescia in quanto l'associazione Amici della Bici "Corrado Ponzanelli" è in forte crescita, sia numerica che di prestigio. Inoltre la FIAB è interessata a conoscere da vicino quanto le amministrazioni provinciale e comunale stanno attuando per una politica rivolta alla mobilità sostenibile. In quell'occasione i rappresentanti di oltre cento associazioni FIAB provenienti da tutta Italia discuteranno sui temi più importanti per la vita della Federazione. Come ogni anno, durante l'assemblea si formeranno specifici gruppi di lavoro su diversi argomenti che rappresenteranno un'occasione di crescita e di formazione delle associazioni e dei dirigenti dei gruppi FIAB. Non mancherà l'occasione durante l'assemblea per ricordare l'amico Corrado Ponzanelli, fondatore dell'associazione di Brescia e Consigliere Nazionale FIAB che è mancato nella sua amata città nel novembre del 2003. □



QUADERNI Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni

La FIAB ha presentato, in occasione della prima Conferenza Nazionale della Bicicletta, cinque quaderni tecnici del "Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni" sui seguenti argomenti: Bicicletta, sicurezza stradale e mobilità sostenibile (a cura di E. Galatola); Bicalità, Rete Ciclabile Nazionale, Linee guida per la realizzazione (C. Pedroni); Il Codice della Strada e la bicicletta (E. Chiarini); Un'idea per il cicloturismo. L'esperienza di Albergabici della FIAB (M. Mutterle); Girogirotonda. La protezione dei ciclisti nelle rotatorie stradali (A. Marescotti – M. Caranti). Questi interessanti documenti sono scaricabili dal sito FIAB www.fiab-onlus.it. □

Conferenza Nazionale Della Bicicletta

► **Diciotto i workshop** su altrettanti temi, con oltre 50 presentazioni, nei quali molti esperti FIAB erano tra i relatori.

Nel corso di uno dei seminari più "caldi", quello sul tema della intermodalità con i mezzi pubblici, è emerso il grave ritardo culturale del vettore ferroviario italiano. Dopo lo scioglimento dell'Ente Ferrovie dello Stato, lo spaccettamento di competenze e responsabilità, la moltiplicazione dei soggetti titolari (Trenitalia, Rfi, Grandi Stazioni, Cento Stazioni, etc.) la frequente rotazione e la permanente instabilità delle figure di riferimento dirigenziali, hanno creato più di una difficoltà, se è vero che, ancora oggi, l'offerta di strutture e servizi per la mobilità ciclistica è spesso carente, quando non del tutto assente e con poche e ristrette aree di soddisfazione: ad esempio, si è citato il caso della Stazione Centrale di Milano, una delle più grandi ed

importanti d'Italia, dove il progetto di ristrutturazione attualmente in corso di esecuzione, per importi da milioni di euro, non prevede praticamente nulla in termini di accessibilità ciclistica. Mentre si è ribadito che bici e mezzi pubblici sono alleati nella lotta contro traffico e inquinamento e per una migliore mobilità, consapevoli che, nel settore dei trasporti, l'offerta modifica la domanda e che, anche per questo, è indispensabile una piena collaborazione dei diversi soggetti, a partire dai responsabili manageriali delle aziende del pubblico trasporto.

Domenica 11, al termine della sessione plenaria del mattino, sono state riportate – ad opera di Pietro Mezzi, Luigi Riccardi e Rocco Ruggiero della FCI – le sintesi dei lavori dei diversi workshop del giorno precedente. I partecipanti alla conferenza nazionale hanno poi approvato per

acclamazione il documento conclusivo dei lavori, riportato a pagina 3 e che è accessibile al seguente link: <http://www.bici2007.it/bici/manifesto/index.html>.

La relazione conclusiva della Conferenza è stata svolta dal Sottosegretario all'Ambiente Gianni Piatti, che si è impegnato per conto del Ministero a fare propri i contenuti del documento finale.

La Conferenza è terminata con uno spumeggiante talk show, condotto da Marino Bartoletti ed al quale hanno preso parte Paolo Brosio, Elio de Le Storie Tese, Daniela Fusar Poli e Silvia Rocca.

I lavori della Conferenza sono pubblicati sul sito istituzionale <http://www.bici2007.it>.

Le presentazioni dei relatori FIAB sono disponibili a questo indirizzo: <http://www.ciclodit.it/notizia.asp?IdN=1357> □ Eugenio Galli

UOMINI E DONNE FIAB

Il Consiglio Nazionale della FIAB

PRESIDENTE Antonio Dalla Venezia

VICE PRESIDENTE Gianfranco Fantini

RESPONS. AMMINISTRATIVO Stefano Gerosa

SEGRETARIO ORGANIZZATIVO Attilio Pellarini

CONSIGLIERI

Massimo Cerioni Enrico Chiarini

Giuseppe Ferrari Antonio Licciulli

Antonio Morgagni Giulietta Pagliaccio

Marco Passigato Attilio Pellarini

Claudio Pedroni Romolo Solari

Giuseppina Spagnolello Antenore Vicari

Antonella Vial Doretta Vicini

Coordinatori regionali

EMILIA ROMAGNA Germano Boccaletti

FRIULI Alberto Deana

LOMBARDIA Eugenio Galli

NORD OVEST LIGURIA PIEMONTE Marilisa Bona

PUGLIA (da nominare)

SICILIA Giampaolo Schillaci

TOSCANA Danilo Presentini

VENETO Luciano Renier

I REVISORI DEI CONTI DELLA FIAB:

Enrico Eula; Antonella Longo; Donato Santoliquido

I PROBIVIRI DELLA FIAB:

Angelo Mainetti; Mimmo Schiattone;
Angelo Velatta

INCARICHI

DIRETTORE FIAB Luigi Riccardi

ADDETTO ALLA SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Michele Mutterle

DIRETTORE AMICI DELLA BICICLETTA Luigi Riccardi

GRUPPO TECNICO Beppe Ferrari e Claudio Pedroni

GRAFICA E STAMPA AMICI D. BICICL. Andrea Astolfi

INTEGRAZIONE MODALE BICI+TRENO ROMOLO SOLARI

PATRONATO RISARCIMENTO DANNI Flavio Turolla

RAPPORTI CON ECF Lello Sforza

REDAZIONE AMICI DELLA BICICLETTA Giulia Cortesi

RELAZIONI ESTERNE E STAMPA Lello Sforza

RETI CICLOVIE Claudio Pedroni

SCUOLA Gianfranco Fantini

SICUREZZA STRADALE Edoardo Galatola

UFFICIO LEGALE Eugenio Galli

WEBMASTER Stefano Gerosa

SEMINARIO FIAB

Rapporti tra Associazioni e Istituzioni Pubbliche

Sabato 08 marzo 2008 dalle ore 11 alle ore 16 si svolge presso la Fiab di Milano in via Borsieri, 4 un seminario sul tema dei rapporti tra un'associazione di volontari e le istituzioni pubbliche.

Tra gli argomenti vi saranno anche le modalità di lettura di un bilancio, le procedure per osservazioni alle decisioni delle amministrazioni, le iniziative di lobbying, la partecipazione, la formulazione di proposte, l'organizzazione della protesta e altro ancora.

Facilitatore del seminario sarà il Presidente Fiab Antonio Dalla Venezia. Il seminario è rivolto ai dirigenti e alle associazioni FIAB di tutta Italia. La partecipazione è libera, mentre è obbligatoria la prenotazione. Nel corso dei lavori vi sarà una breve pausa per il buffet in loco. E' previsto un omaggio per le signore che parteciperanno al seminario.

Info: 02 69311624 e-mail: direttore@fiab-onlus.it □

BICISTAFFETTA 2007

E' difficile spiegare a chi non era con noi l'emozione che si prova ad essere immersi in movimento nel sublime paesaggio alpino dell'Engadina, dal Bernina a Chiavenna, dove i laghi riflettono le alte cime e l'aria d'alta montagna che respiri ti entra nei polmoni leggera e ti fa sentire tutt'uno con la bici, con la natura che ti circonda, con gli amici che ti sfrecciano davanti e con il mondo intero. Libertà allo stato puro. Qualcuno ha parlato anche di estasi.

Credo che nessuna delle circa 50 persone che hanno avuto la fortuna di partecipare potrà mai dimenticare la sensazione di felicità, di benessere e di armonia. La terza tappa è stata senz'altro la giornata clou della Bicistaffetta FIAB - che per l'edizione 2007 si è svolta nell'ambito di Bike Network, il progetto Interreg per i collegamenti cicloturistici transfrontalieri Lombardia Svizzera - ma prima e dopo ce ne sono state altre altrettanto esaltanti. Grazie agli efficienti organizzatori cui va il ringraziamento di tutti, ai dirigenti FIAB di Varese e di Lecco prima di tutto e a quelli di Legambiente, che ci hanno condotto e accompagnato, questa è stata per me una delle migliori Bicistaffette.

Abbiamo pedalato quasi sempre lungo corsi d'acqua, laghi, fiumi e torrenti su percorsi molto spesso protetti, siamo stati ricevuti in grande stile da municipalità e assessorati che ci hanno parlato dei loro progetti e delle loro realizzazioni, esprimendo la loro solidarietà e la loro stima per il nostro lavoro, abbiamo visitato chiese, ville e giardini incantevoli, spesso sconosciuti anche da noi lombardi, abbiamo gustato specialità locali e bevuto vini del posto. Non ci sono stati incidenti, nè malumori, solo il piacere di ritrovarci, di pedalare insieme e l'orgoglio di appartenere ad una federazione che porta avanti valori positivi nella società. Però, a pensarci bene, in effetti, c'è stato qualcuno che è rimasto deluso: chi è venuto alla Bicistaffetta sperando di perdere qualche chilo. □

Doretta Vicini





Viaggio di studio a Strasburgo

DAL 6 ALL'8 APRILE 2008

All'inizio del prossimo mese di aprile, dal 6 all'8, la FIAB organizzerà un viaggio di studio sulla moderazione del traffico e sulla mobilità ciclistica a Strasburgo. La città alsaziana, sede del Parlamento europeo, ha buone dotazioni

in materia di ciclabilità, sicché può essere un ottimo esempio per le amministrazioni pubbliche italiane che intendono operare per favorire la circolazione delle biciclette **info: direttore@fiab-onlus.it tel. 02.69 311 62).**

ACCOMPAGNATORI CICLOTURISTICI

L'accompagnatore di turisti in bicicletta: un corso per professionalizzare e diffondere una tipica attività FIAB

Lo sviluppo del progetto Interreg Bike Network (v. il n. 2 di Amici della Bicicletta del 2007) sta mettendo in luce una crescente e generale attenzione per il turismo in bicicletta. Un segno di tale interesse è costituito anche dal sorprendente successo ottenuto dal corso di formazione per accompagnatori cicloturistici promosso da FIAB con la collaborazione di Ciclobby.

Si tratta di un corso – alla sua seconda edizione, mentre ne è prevista una terza all'inizio del 2008 – con impostazione molto pratica, **tre giorni di full immersion sulle tematiche che ruotano attorno alla pratica del turismo in bicicletta secondo la tipica accezione FIAB: quella che sceglie consapevolmente il veicolo "sostenibile", che apprezza l'andare "lento", che privilegia l'interesse culturale e ambientale accompagnato al piacere di un'attività fisica modulata**

sulle esigenze/possibilità individuali, senza ambizioni più propriamente corsaiole.

Poiché la partecipazione deve essere necessariamente limitata a 25-30 corsisti, per garantire l'efficacia della comunicazione e una simpatica interrelazione tra i partecipanti, già il primo corso a Milano, nella scorsa primavera, aveva lasciato inevasa una ventina di domande. Una replica dell'iniziativa a metà novembre ha lasciato ancora una lunga lista d'attesa e imposto quindi la necessità di una terza edizione nei primi mesi del 2008. Di volta in volta la trattazione dei diversi temi si è arricchita e calibrata sulle attese dei partecipanti, che peraltro esprimono diverse motivazioni.

Il corso infatti si è rivolto ad accompagnatori turistici professionali che intendono acquisire una competenza specifica nel turismo in bicicletta, a volontari di associazioni ambientaliste e culturali, a in-

segnanti e operatori in ambito scolastico, a personale e collaboratori di imprese o enti turistici (agenzie turistiche, strutture ricettive, proloco, consorzi turistici, ecc.).

Relatori qualificati hanno trattato una dozzina di temi: i metodi e gli strumenti di progettazione delle escursioni (cartografia, guide, gps), le buone pratiche di conduzione su strada di gruppi numerosi, le soluzioni intermodali, il Codice della Strada, elementi di psicologia di gruppo ed esercizio della leadership, aspetti sanitari e nutrizionali, aspetti legali e normativi per l'esercizio dell'attività di accompagnatore, ecc.

Conclude sempre il corso un laboratorio di mezza giornata per la riparazione e la manutenzione della bicicletta, indispensabile per chi non sappia già trattare le più comuni noie meccaniche che possono turbare una bella pedalata. □

Beppe Ferrari

SEMINARIO FIAB

È IMPOSSIBILE NON COMUNICARE!

(Paul Watzlawick)

Il 12 e 13 gennaio 2008 si è svolto a Verona un seminario rivolto ai dirigenti ed ai volontari attivi delle associazioni aderenti alla FIAB interessati a migliorare gli aspetti della comunicazione dell'associazione all'esterno e al proprio interno, con l'obiettivo di migliorare lo sviluppo associativo. Il seminario teorico/pratico, infatti, oltre a fornire informazioni sui principi della comunicazione, ha comportato anche esercitazioni pratiche (stesura di lettera ai soci, lettera al sindaco, volantino, convocazione conferenza stampa, comunicato stampa). Nell'ambito della comunicazione esterna è stato affrontato anche il rapporto con la stampa.

I relatori sono stati: Paolo Fabbri e Lello Sforza. □

Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate

Domenica 2 marzo 2008

La Confederazione per la Mobilità Dolce ha predisposto un progetto di legge per il riuso del patrimonio ferroviario in abbandono e per la creazione di una rete nazionale di mobilità dolce, aperta a pedoni, ciclisti, cavalieri, utenti a mobilità ridotta ecc. ed ne ha sollecitato la presentazione in Parlamento, avvenuta nel mese di febbraio 2007 ad opera della Senatrice Anna Donati. In appoggio al progetto è stata raccolta una petizione popolare con oltre 6000 firmatari.

Attualmente tale progetto di legge è in corso di esame alla Commissione LL.PP. del Senato. Per tale ragione e al fine di accelerare la sua marcia, ma anche per mantenere costante nell'opinione pubblica l'attenzione al tema, Co.Mo.Do. ha deciso di proclamare una Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate, la cui prima edizione si terrà domenica 2 marzo 2008 con iniziative ed eventi sparsi per tutta Italia.

Vale la pena ricordare che **il patrimonio ferroviario dismesso ammonta a oltre 5000 km.** e che tende ad aumentare con la costruzione di rettifiche o varianti di percorso. Solo una piccola parte di questo patrimonio è stato riutilizzato sotto forma di percorsi ciclo-pedonali. Al tempo stesso alcune ipotesi di ripresa del servizio ferroviario si scontrano con la miopia dei decisori politici. Co.Mo.

Do. ritiene che questo patrimonio vada riutilizzato nel modo e nella misura più efficaci e funzionali possibili, alla stessa stregua di quanto si sta facendo in Spagna, nel Regno Unito, nel Belgio, in Francia.

Ma non solo. **In tutto il Paese esistono piccole ferrovie che potrebbero potenzialmente funzionare come veicoli per un turismo diverso**, meno impattante sull'ambiente, più vicino alle realtà locali, ai territori emarginati. Così come esiste tutto un patrimonio di impianti (stazioni, depositi, ponti, gallerie ecc.) e di rotabili che meritano considerazione e rispetto per la ricerca ingegneristica che li ha creati. La giornata del 2 marzo è dedicata anche a questo aspetto del 'mondo' ferroviario dimenticato, o quanto meno sottoutilizzato.

Le associazioni aderenti a Co.Mo.Do. – tra le quali quelle della FIAB – promuoveranno o parteciperanno agli eventi previsti come incontri, mostre, dibattiti, ma anche visite ed escursioni guidate su tratti di ferrovia in abbandono o già recuperate.

Informazioni sulla Giornata :
marcarini@tele2.it per Albano Marcarini, presidente di Co.Mo.Do., oppure **direttore@fiab-onlus.it**, **02-69311624** per Luigi Riccardi, Direttore della FIAB e vicepresidente di Co.Mo.Do. □

GIORNATA FAI DI PRIMAVERA

Biciclettate FIAB

Il 5-6 aprile 2008 verrà organizzata la Giornata FAI di Primavera. Come già negli ultimi anni, la FIAB parteciperà all'iniziativa con escursioni in bicicletta per visitare i beni che verranno aperti al pubblico.

Le associazioni che intendono aderire sono invitate a segnalarsi inviando la comunicazione a direttore@fiab-onlus.it □

Bimbimbici 2008

Si svolgerà in tutta Italia domenica **11 maggio** 2008.

Per informazioni: info@bimbimbici.it
www.bimbimbici.it tel 02.69 311 624



Domenica **18 maggio** 2008

BICITALIA DAY è un evento mirato al rilancio e alla promozione della proposta FIAB di rete ciclabile nazionale. In quel giorno, le associazioni organizzeranno iniziative cicloturistiche in varie parti d'Italia lungo tratti della rete Bicalitalia per chiedere che quei tratti vengano messi in sicurezza per dare continuità alla rete. In preparazione del BICITALIA DAY verranno organizzate serate, eventi, incontri per far conoscere agli amministratori, ai cittadini e ai soci l'idea di BICITALIA. □

STEFANO E GERMANA SPOSI

Il 7 dicembre dello scorso anno, Stefano Gerosa, past president della FIAB e attuale segretario amministrativo e webmaster, e Germana Prencipe, impegnata nella FIAB sui temi della scuola, si sono sposati a Venezia.

Ai due novelli coniugi felicitazioni e i migliori auguri della FIAB e di Amici della Bicicletta.



BIMBIMBICI SI FA CONOSCERE IN SPAGNA

Dietro un invito di CONBICI, Coordinazione Iberica per la Difesa e Promozione della Bicicletta, la FIAB ha partecipato con Fabio Masotti, in qualità di referente FIAB per Bimbibici, al convegno formativo sulle esperienze europee a favore della mobilità dolce che si è tenuto sabato 13 ottobre a Leganès, in Madrid. La FIAB

Dopo il saluto iniziale di un rappresentante del Ministero dell'Ambiente e del Sindaco di Leganès, le due nazioni che hanno risposto all'invito dell'associazione spagnola, ovvero Italia e Belgio, hanno esposto le loro iniziative. E' seguito poi un ampio dibattito che ha affrontato le problematiche della sicurezza negli spostamenti quotidiani in città.

con il supporto tecnico e organizzativo di Achab Group, Agenzia di Comunicazione Ambientale.

Ricordiamo che l'iniziativa nazionale FIAB è riuscita a coinvolgere per l'edizione 2007 ben 198 città italiane e soprattutto un nutrito numero di scuole che, grazie ai volontari FIAB, hanno realizzato progetti educativi sui temi della mobilità e sicurezza. "Dopo sette anni di edizioni di Bimbibici - dichiara Fabio Masotti - abbiamo avuto non solo una crescita numerica ma soprattutto qualitativa. Bimbibici è partita come una pedalata

cittadina, ma oggi non è solo questo. Coinvolgendo associazioni, scuole e comuni, promuovendo percorsi sicuri casa - scuola per i bambini e percorsi educativi di mobilità cittadina, sostenendo le iniziative di BiciClima, Bimbibici è sempre più la conclusione di un percorso educativo completo. Dopo il riconoscimento della comunità europea, l'interessamento di CONBICI alla nostra esperienza ci porta a guardare positivamente al futuro della nostra iniziativa". □



Campaña Escolar

ha così avuto modo di presentare alla platea spagnola l'esperienza di Bimbibici, riconosciuta come esperienza significativa sui progetti "percorsi sicuri casa-scuola". La relazione presentata dalla FIAB è stata apprezzata anche in rapporto alla giornata "Con Bici al cole", che con un gioco di parole vuole richiamare l'uso della bici nei percorsi casa-scuola, diretta alle 32 organizzazioni spagnole e portoghesi che compongono la CONBICI..

Il convegno madrileno fa parte del progetto "Con Bici al cole" che, grazie ad un importante finanziamento del Ministero dell'Ambiente spagnolo, prevede per il prossimo 11 novembre l'organizzazione di una giornata nazionale di pedalate per bambini, e poi la pubblicazione di guide educative dirette alle scuole e altro materiale per gli amministratori pubblici. Soddisfazione per l'iniziativa spagnola da parte della FIAB che organizza Bimbibici

Pordenone, pista ciclabile intitolata a Riccardo Gallimbeni

IL 24 GIUGNO 2002 RICCARDO GALLIMBENI, ARCHITETTO E DIRIGENTE FIAB DI TORINO, TRA I MASSIMI ESPERTI ITALIANI IN MATERIA DI RETI STRADALI PER IL TRASPORTO CICLISTICO, PERDEVA LA VITA TRAVOLTO DA UN'AUTO MENTRE IN BICICLETTA PERCORREVA IN TOSCANA LA VIA AURELIA.

In sua memoria la Giunta municipale di Pordenone, per ricordare il suo impegno in materia di ciclabilità e le doti di uomo e di professionista molto stimato in Italia e all'estero, che aveva pure seguito in Friuli un progetto di riconversione in percorso ciclabile di un tracciato ferroviario dismesso, ha deliberato di intitolare al suo nome la pista ciclabile che collega viale Grigoletti con via Fiamme Gialle, accogliendo una richiesta avanzata dall'allora consigliere nazionale Fiab Vanni Tissino, all'epoca anche responsabile della locale associazione Fiab Aruota-libera.

"Ricordiamo ancora tutti con commozione Riccardo Gallimbeni"

– ha dichiarato Antonio Dalla Venezia, presidente nazionale FIAB - per la sua umanità e la sua passione, non solo professionale, per lo studio degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza. E' stato a lungo un punto di contatto della Fiab con le organizzazioni europee promotrici della Rete ciclabile transeuropea EuroVelo ed è stato lui stesso tra i sostenitori dell'idea della Rete Ciclabile Nazionale Italiana. Il riconoscimento da parte dell'Amministrazione comunale di Pordenone, che anche noi ringraziamo per la sensibilità dimostrata, contribuirà a mantenere vivo il ricordo di uno di noi, che ha perso la vita per la bici, proprio ricercando in bicicletta strade ciclabili in Toscana".

"La nuova e bella pista ciclabile che collega viale Grigoletti con via Fiamme Gialle mette in collegamento due aree abitative utilizzando un vecchio sedime ferroviario" è stata inaugurata pochi anni fa - ricorda l'ex Consigliere Fiab Tissino promotore della richiesta all'Amministrazione comunale di Pordenone - . E' significativo quindi che l'Amministrazione comunale di Pordenone abbia completato l'iter autorizzativo, intestando quella pista alla memoria dell'arch. Riccardo Gallimbeni che abbiamo avuto la fortuna di avere ospite pochi giorni prima del suo mortale incidente al corso di formazione per esperti di mobilità ciclistica di San Floriano e che, tra l'altro, si è occupato in Friuli del progetto di trasformazione in percorso ciclabile della vecchia ferrovia Pontebbana". □ Lello



CICLORADUNO FIAB 2008

Tra Laghi, Ville e valli Varesine dal 19 al 22 giugno

Si svolgerà, dal 19 al 22 giugno 2008, a Varese, in un territorio particolarmente adatto alla pratica del cicloturismo. Il programma prevede di percorrere strade poco trafficate e piste ciclabili, sono previsti ogni giorno itinerari facili, medi ed impegnativi, oltre a percorsi dedicati alle mountain-bikes, per adeguarsi alle diverse esigenze dei pedalatori. Si svilupperanno prevalentemente nell'area collinare del nord della provincia di Varese e nel Canton Ticino (CH), tra il lago Maggiore ed il Ceresio e dalla quota del lago di Varese su, fino ai primi

contrafforti delle Prealpi, a 1200 m sul livello del mare. Si pedalerà su strade litoranee pianeggianti o lungo corsi d'acqua, in sereni spazi agresti o lungo erte boscose. Alcuni tratti si svolgeranno su piacevoli piste ciclabili. All'attrattiva di ampi panorami montani e lacustri con suggestivi passaggi in fitte faggete o foreste castanili, si aggiunge l'interesse di prestigiose ville signorili, giardini, monumenti romanici, che caratterizzano il territorio dell'Insubria.

Questo cicloraduno FIAB – il ventunesimo della serie – è anche l'occasione per far conoscere il progetto Interreg Bike Network, piano strategico per lo sviluppo della rete cicloturistica transfrontaliera Svizzera – Lombardia. Per questo durante il cicloraduno sono previste anche puntate in Canton Ticino. □



APPELLO DELLA FIAB AGLI ENTI LOCALI ITALIANI

PER EUROPEAN MOBILITY WEEK 2008

DAL 16 AL 22 SETTEMBRE

LA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ, SETTE GIORNI FITTI DI EVENTI NELLE CITTÀ EUROPEE, NON È SOLO LA PIÙ AMPIA MANIFESTAZIONE DEDICATA ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, MA ANCHE LA MIGLIORE OCCASIONE DI CUI GLI ENTI LOCALI DISPONGANO PER PROMUOVERE LE POLITICHE GIÀ AVVIATE IN QUESTO AMBITO, PER LANCIARE NUOVI PROGETTI E PER SENSIBILIZZARE L'OPINIONE PUBBLICA AI VANTAGGI DERIVANTI ALL'AMBIENTE E ALLA QUALITÀ DELLA VITA CAMBIANDO LE ATTUALI ABITUDINI DI TRASPORTO.

Culmine della manifestazione è il Car Free Day o Giornata senz'auto – in tutta Europa il 22 settembre – nella quale gli enti locali offrono ai cittadini la possibilità di fare esperienza diretta di nuove modalità di trasporto alternative all'auto privata.

La Settimana Europea della Mobilità si svolge ogni anno dal 16 al 22 settembre – nel 2008 sarà la sua settima edizione – focalizzandosi su un tema particolare. Nel 2007 la campagna Streets for People, che

ha incoraggiato gli enti locali a destinare parte dello spazio stradale al traffico non motorizzato, ha visto la partecipazione di 2016 città e cittadine europee, con un incremento consistente del loro numero rispetto alle 1321 del 2006.

Il tema del 2008 sarà deciso entro febbraio dal Coordinamento europeo, insieme con i Coordinatori nazionali: una decisione alla quale anche l'Italia avrebbe potuto partecipare, se non fosse, insieme alla Bulgaria, l'unico dei 27 paesi dell'Unione Europea ancora privo di un Coordinatore nazionale. (Sarebbe augurabile che il Ministero dell'Ambiente si accorgesse di questa iniziativa).

Nel 2007 in Italia hanno partecipato 43 città e soprattutto cittadine, a fronte di 143 francesi, 305 spagnole, 83 portoghesi, 396 austriache, 63 ungheresi e 74 polacche. Pur aumentato nel corso degli anni, il contributo italiano resta esiguo rispetto a quello

degli altri paesi europei. Per questo la FIAB rivolge un appello agli enti locali – Comuni, Province, Enti parco, Comunità Montane – e alle Regioni affinché aderiscano per il 2008. Quale migliore occasione per inaugurare un piano di moderazione del traffico o una pista ciclabile?

Per aderire occorre registrarsi online su www.mobilityweek.eu a partire da marzo 2008, ma sin d'ora è consigliabile iscriversi, sullo stesso sito, alla mailing list per restare informati. Chi è interessato ma non sa come muoversi può scaricare dal sito i manuali annuali con idee ed esempi pratici (l'Handbook 2008 uscirà a marzo). □



Amici della Ferrovia contro Amici della Bicicletta ?

IL RECENTE PROVVEDIMENTO GOVERNATIVO - ART.81 QUINQUIES DELLA LEGGE FINANZIARIA DELLO STATO PER IL 2008 - CHE STANZIA UN FONDO FINANZIARIO A FAVORE DELLA TRASFORMAZIONE DI ALCUNE LINEE FERROVIARIE DISMESSE IN PISTE CICLABILI STA PROVOCANDO LA REAZIONE DI ALCUNE ASSOCIAZIONI E COMITATI VARI, SINTETIZZABILI, PER INTENDERCI, NELLA GENERICA SIGLA DI 'AMICI DELLA FERROVIA'.

La loro preoccupazione è quella di veder vanificati, dopo anni di condivisibili rimostranze e proposte, i loro obiettivi di un ripristino completo del servizio ferroviario anche laddove il treno è ormai un lontanissimo ricordo. Ebbene, senza entrare nello specifico della convenienza economica di tali operazioni, che devono essere ovviamente valutate caso per caso, occorre ribadire con estrema chiarezza che la possibile trasformazione di un sedime ferroviario dismesso in pista ciclo-pedonale non pregiudica, in nessun modo, un successivo, potenziale ripristino del servizio ferroviario. Non lo pregiudica nè in senso tecnico, nè, più in generale, nel comune concetto che abbiamo di un'infrastruttura pubblica di trasporto.

non da poco. Inoltre la trasformazione in pista ciclo-pedonale comporta il trasferimento della proprietà del sedime, l'affitto o il comodato d'uso dello stesso, a un Ente pubblico, normalmente una Provincia o una Regione, che ne garantisce l'integrità e la conservazione. Ne qualità di Ente di livello locale, al quale spettano anche scelte in materia di trasporto pubblico, è proprio una Regione o una Provincia che può stabilire quando, come e con quali fondi ripristinare un eventuale servizio ferroviario. E lo può fare più facilmente se già possiede o ha in uso l'infrastruttura.

Il secondo. Torniamo un attimo sulla questione della 'memoria storica'. All'estero, dove operazioni di questo tipo sono state avviate da tempo, ci si è sempre preoccupati di valorizzare tutti gli aspetti storici legati al riutilizzo di un'infrastruttura dismessa. Così capita, in Spagna, nel Belgio, nel Regno Unito, di percorrere a piedi o in bicicletta una vecchia linea ferrata e di ammirare le stazioni (non decadute o demolite, ma convertite in punti di ristoro), alcuni impianti fissi restaurati (scambi, tratti di rotaia, respingenti, segnali ecc.) che erano rimasti in luogo, materiale rotabile pure riportato in sede, gallerie e ponti (che se abbandonati, sarebbero diventati fonte di pe-

Ex FERROVIE: IL FALSO PERICOLO DELLE PISTE CICLABILI

Vediamo di dimostrarlo mettendo anzi, in evidenza, come il conferimento di una nuova destinazione d'uso, anche se diversa da quella desiderata dai sostenitori delle ferrovie, comporti dei vantaggi immediati che vanno anche nella direzione da loro desiderata.

Il primo. È noto come un'infrastruttura in abbandono e non mantenuta corra il rischio di degradarsi rapidamente. Non si tratta solo di problemi di stabilità idro-geologica o di vegetazione infestante, ma anche di possibili accaparramenti abusivi, di più o meno tollerate interruzioni di continuità, di possibile comparsa di discariche o comunque di altri fenomeni di degrado ambientale. Lasciata com'è, e magari disarmata, di una ferrovia si perde anche, negli anni, il ricordo... Nel momento di un possibile ripristino del servizio, i costi per riportare il sedime in uno stato praticabile sono sicuramente alti e le procedure complesse, soprattutto se la continuità della linea è stata compromessa. Sulla fatica di mantenere in efficienza un sedime dismesso ne sanno qualcosa gli amici della ex-ferrovia Pesaro-Urbino che ogni anno, volontariamente e con enorme sforzo, effettuano un servizio di decespugliamento proprio per mantenere viva la presenza del tracciato. **La trasformazione, l'uso anche provvisorio del sedime in pista ciclo-pedonale previene l'abbandono, il generarsi di situazioni di degrado ambientale, gli utilizzi abusivi, gli accaparramenti dei frontisti. In altre parole conserva, in una prospettiva futura, il capitale fisso dell'infrastruttura e, anche, la sua 'memoria storica'.** Un dato

ricolo per incauti abitanti del luogo). Possiamo, in tutta sincerità, affermare che esista oggi in Italia la stessa attenzione sulle centinaia di chilometri di ferrovie in disuso? No, perché nessuno coltiva questa 'memoria', a parte alcuni episodici e meritevoli eccezioni (cito l'operato delle Ferrovie Turistiche Italiane, l'esperienza della Valmorea e della Val Metauro). Ma soprattutto, così facendo, si mantiene viva nella popolazione l'attenzione, e vorrei dire l'amore per la ferrovia, per ciò che è stata per l'economia locale, i vantaggi che ha portato, elementi di conoscenza che altrimenti, passando le generazioni, si cancellano. Senza questa opera di conservazione della memoria diventa più difficile motivare ogni ragione, anche quella di un possibile ripristino di un servizio ferroviario.

Il terzo. E veniamo all'aspetto tecnico. Coloro che temono la perdita definitiva di ogni 'opzione' ferroviaria se venisse scelta la via della trasformazione in pista ciclabile non è vera neppure sotto il profilo pratico. Intanto abbiamo già sottolineato come il riuso conservi il sedime e le opere d'arte che vi sussistono. Inoltre il sottile manto asfaltato della pista (se si sceglie questa soluzione, ma è possibile anche mantenere il fondo naturale che dà ancora meno problemi) è facilmente asportabile se si decidesse di riportare i binari. In quel momento un'eventuale opposizione da parte dei sostenitori della bicicletta potrebbe anche essere conciliata con lo scostamento della ciclabile a margine della linea ripristinata, come passaggio di servizio. Come si vede le soluzioni esistono e sono praticabili. Sarebbero anche possibili con una linea

Nella Finanziaria Approvato il Recupero delle Ferrovie Dismesse

2 milioni di euro per l'anno 2008

Nella finanziaria 2008 è stato istituito presso il Ministero dell'ambiente un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse. Per l'attuazione di questo programma, il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dei trasporti, individuerà criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici e avvierà progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse di cui alla tabella che segue.

REGIONE	TRATTA
Lombardia	VOGHERA-VARZI
Liguria	OSPEDALETTI-SANREMO
Emilia-Romagna	RIMINI-NOVAFELTRIA
Veneto	TREVISO-OSTIGLIA
Marche	FERMO-AMANDOLA
Umbria	SPOLETO-NORCIA
Lazio	ROMA-PALIANO-FIUGGI
Lazio	CAPRANICA-CIVITAVECCHIA
Puglia	GIOIA DEL COLLE-PALAGIANO
Calabria	LAGONEGRO-CASTROVILLARI
Sicilia	VALLE DELL'ANAPÒ
Sardegna	SAN GAVINO-MONTEVECCHIO

Contestualmente è stato approvato il seguente ordine del giorno (Presentato dai Deputati Francescano, Bonelli, Zanella).

La Camera premesso che: il disegno di legge in esame prevede incentivi e risorse finanziarie per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale, con attenzione al riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto pubblico locale e in particolare per soddisfare la domanda di mobilità pubblica conseguente al fenomeno del pendolarismo; sempre nell'ambito delle politiche per la mobilità sostenibile, la finanziaria prevede l'istituzione di un fondo per avviare un programma di valorizzazione e di recupero delle linee ferroviarie dismesse, da destinare a itinerari ciclo-turistici e la loro conversione a uso ciclabile, individuando le tratte interessate dalla suddetta valorizzazione; la possibile trasformazione di un sedime ferroviario dismesso in pista ciclo-pedonale non pregiudica, in nessun modo, un successivo, potenziale ripristino del servizio ferroviario, ma anzi consente una più efficace conservazione del tracciato, difendendolo da situazioni di degrado e di abbandono, da abusi e da indebite occupazioni, rendendo inevitabilmente più agevole il recupero dell'originaria destinazione;

impegna il Governo: a valutare attentamente la specifica situazione di ogni singola tratta, provvedendo all'immediato recupero delle linee dismesse per la realizzazione degli itinerari ciclo-turistici quando non vi sia alcuna possibilità di ripristino del servizio ferroviario, e ad effettuare un'analisi dei costi-benefici relativamente alle tratte che potrebbero essere restituite all'uso ferroviario, tenendo conto degli eventuali tempi di realizzazione; a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate, al fine di adottare ulteriori



Voghera-Varzi

iniziative normative volte a rivedere l'elenco delle tratte ferroviarie, modificandolo od integrandolo, sulla base delle considerazioni anzidette. □

► EX FERROVIE: IL FALSO PERICOLO DELLE PISTE CICLABILI

ancora 'armata', cioè con i binari posati, utilizzando il margine della massicciata o l'interasse del binario.

Il quarto. Il beneficio economico e sociale.

Avere una risorsa disponibile e non poterla utilizzare è grave. Ancor più grave se questa risorsa va a vantaggio della popolazione, della salute, del paesaggio e dell'ambiente, del tempo libero, della protezione dal traffico, della mobilità sostenibile, del turismo. Una pista ciclo-pedonale su una ferrovia dismessa ha infatti tutti questi immediati vantaggi e con costi decisamente ridotti, assolutamente ottimali rispetto a questi benefici sociali. Tenere una linea ferroviaria in abbandono, solo nell'ipotetica prospettiva di un suo futuro riutilizzo in quanto ferrovia, è un lusso che non possiamo permetterci, soprattutto se è dimostrabile, come ho voluto dimostrare, che non esiste conflittualità se nel frattempo viene usata per altri scopi.

Addirittura si potrebbe convenire che nell'atto d'uso della pista-ciclabile venga inserita una norma che prevede espressamente l'eventuale spianto della stessa in caso di ripristino del servizio ferroviario. La proposta di legge che Co.Mo.Do. ha presentato nel 2006 al Senato, grazie alla senatrice Anna Donati, prevede espressamente questa possibilità. Una ulteriore garanzia a beneficio di coloro che tendono verso questa prospettiva.

In definitiva vedo in questa sterile contrapposizione solo la difesa di piccoli interessi, magari certamente motivati da un amore e una passione per una cosa perduta e che si vorrebbe riavere, ma che non coglie le opportunità anche positive di riutilizzare nell'immediato e con compatibilità questa vecchia infrastruttura. □

Albano Marcarini

Presidente Co.Mo.Do. – Confederazione mobilità dolce

MILANO VA A SCUOLA

A, BiCi

Eppur si muove! Anche Milano, nonostante la crescente ostilità dell'ambiente urbano nei confronti dei mezzi a due ruote testimoniata dalla tragica sequenza di incidenti negli ultimi mesi e dall'indifferenza diffusa verso i problemi di mobilità, si appresta

a lanciare una proposta formativa alle scuole della città e dell'hinterland più organica e strutturata.

Non che non si sia fatto nulla finora, ma si è trattato di interventi episodici ed occasionali, risposte a sollecitazioni esterne più che offerte progettuali e strategiche. **Il primo passo è consistito nell'assegnare un titolo al progetto da costruire e sperimentare con le scuole: "A, BiCi: percorsi di alfabetizzazione alla mobilità sostenibile".** Un titolo che richiamasse, riprendendo il linguaggio scolastico, la prospettiva di alfabetizzare i bambini e i ragazzi all'uso della bicicletta: una specie di abbecedario, di collodiana memoria, che aiuti a contrastare l'analfabetismo di ritorno che ha colpito tutti noi, e in particolare le giovani generazioni, rispetto a forme di mobilità dolce alternative all'automobile. Speriamo di non fare la fine dei libri di Pinocchio ...

Il secondo passo è stato il conio di uno slogan che aiutasse a rendere il senso formativo della proposta: entrare in bici a scuola! Si tratta di uno slogan che

una specie di abbecedario, di collodiana memoria, che aiuti a contrastare l'analfabetismo di ritorno che ha colpito tutti noi, e in particolare le giovani generazioni, rispetto a forme di mobilità dolce alternative all'automobile. Speriamo di non fare la fine dei libri di Pinocchio ...

vuole evidenziare il valore di rottura e di testimonianza che l'introduzione della bicicletta nell'ambiente scolastico può avere: l'andare in bicicletta come esperienza piacevole e divertente, da vivere con tutto il corpo, la vista, l'udito, il tatto; la cura e

l'uso della bici come esperienza di apprendimento concreta ed operativa, basata sul fare insieme, sullo sperimentare e riflettere, sul provare e migliorare; la bicicletta come "cavallo di troia" attraverso cui avvicinare la scuola alla realtà, far entrare il mondo nella scuola.

Il rischio, infatti, è quello di scolarizzare la bicicletta, ovvero farla diventare una materia in più, una sezione aggiuntiva delle educazioni trasversali con tanto di casella nell'orario settimanale e di quaderno colorato, da aggiungere a quello blu di italiano e a quello rosso di matematica. Vorremmo invece salvaguardare e valorizzare il potenziale eversivo che la bicicletta può avere in rapporto alla didattica tradizionale, in quanto "veicolo" di un approccio all'insegnamento ludico, concreto, pratico: vorremmo mettere le ruote alla scuola, non chiudere in cartella la bici!

L'uso della bicicletta, inoltre, rappresenta nel nostro contesto ambientale e sociale una esperienza di mobilità dolce, in armonia con l'ambiente, e una testimonianza di sviluppo sostenibile, a misura d'uomo. In un contesto inospitale come quello urbano di una città come Milano, la bicicletta rappresenta per i bambini e i ragazzi una opportunità di crescita e di conquista di (piccoli) spazi di autonomia, una occasione per allentare forme di accudimento e di tutela comprensibili, ma spesso ossessive. Da qui il potenziale formativo di un percorso didattico all'uso della bicicletta,

MODULI BASE

La bicicletta: un mezzo di trasporto

Storia della bici, buone ragioni per usare la bici, indagine sull'uso della bici, etc.

Bicisicurezza: per una mobilità autonoma e responsabile

Consigli per la sicurezza, regole di comportamento, controlli di sicurezza, etc.

La bici e gli altri: regole, segnali, trucchi del mestiere

Regole del codice stradale, segnali stradali, piste ciclabili nel territorio, etc.

Lo zen e l'arte della manutenzione della bicicletta

Nomenclatura, controlli periodici, piccole riparazioni, etc.

MODULI OPZIONALI

A scuola in bici

Percorsi casa-scuola e scuola-casa in bicicletta, con il coinvolgimento di genitori e nonni e della vigilanza urbana

Partecipazione ad iniziative ed eventi

Preparazione ad iniziative promosse dalle associazioni cicloambientaliste, ambientaliste e di promozione della mobilità sostenibile (Bimbibici, Bicinfesta di Primavera,)

Progettare una gita in bici

Preparazione, organizzazione e realizzazione di uscite in bici sul territorio adiacente la scuola o su percorsi ciclabili raggiungibili con metropolitana o treno

Uso della bici e sviluppo sostenibile

La bici come esperienza di mobilità dolce e come testimonianza di sviluppo sostenibile, di una filosofia di vita rispettosa dell'ambiente



ABBIATEGRASSO

UN TERZO DEGLI ABBIATENSIS PREFERISCE SPOSTARSI IN BICICLETTA.

I sorprendenti dati del "censimento" realizzato da Abbiateinbici

Venerdì 21 settembre l'associazione Abbiateinbici-FIAB ha effettuato il 1° censimento delle biciclette ad Abbiategrasso (30 mila abitanti, a 22 chilometri a ovest di Milano).

Quindici volontari si sono posizionati, dalle ore 7,30 alle ore 12,30, lungo le altrettante vie che portano al centro storico ad annotare le biciclette in ingresso ed in uscita.

Il risultato è stato sbalorditivo. Nell'arco delle 5 ore, sono stati rilevati 9.385 passaggi di cui 4.767 verso il centro e 4.618 verso la periferia.

Va sottolineato che in questi dati non sono inclusi gli spostamenti dei pendolari verso la stazione ferroviaria prima delle 7.30 e quelli al termine delle lezioni scolastiche. Insomma si tratta di numeri ampiamente al di sotto della realtà. Il dato sorprendente quindi è che almeno un terzo degli abbiatensi durante la giornata preferisce spostarsi in bicicletta.

La via più trafficata corso San Pietro (verso nord della città) e viale Mazzini (in direzione Milano), con 1589 e 1310 passaggi.

Altro dato significativo rilevato è stato che ben 1593 di ciclisti percorrono le vie in senso opposto a quello unico consentito. Questo dovuto al fatto che queste strade risultano essere le più dirette verso il centro, le più comode ed anche le più piacevoli da percorrere. L'Associazione si auspica che la nuova Giunta prenda in seria considerazione questo dato e si prodighi al fine di legalizzare il passaggio dei ciclisti in queste strade.

Nello stesso giorno Abbiateinbici-FIAB ha rilevato il numero di biciclette depositate dai pendolari presso la pensilina situata all'esterno della stazione ferroviaria. A fronte di un'offerta di 176 posti coperti sono state rilevate 286 biciclette nell'area esterna alla stazione. Anche questo dato è significativo e sottolinea quanto gli abbiatensi, anche in assenza di adeguate infrastrutture, utilizzino la bicicletta.

I dati del censimento, in tutti i suoi dettagli, sono stati elaborati e presentati al sindaco e all'assessore alla viabilità. L'intenzione è quella di trasformare il censimento in un appuntamento annuale per registrare eventuali variazioni nel traffico ciclistico cittadino. □



MILANO VA A SCUOLA

aperto a molteplici collegamenti con i saperi scolastici ed emblematico della promozione di una cittadinanza consapevole e matura.

Un terzo passo è consistito nell'iniziare a confezionare una proposta formativa, rivolta prioritariamente alle ultime due classi della scuola primaria e alle tre classi della scuola secondaria di primo grado, pur con delle estensioni negli anni precedenti e successivi. Si è ideato un percorso modulare di incontro con la bicicletta: un percorso articolato in moduli base, opzionali e di approfondimento, da adattare

e progettare in rapporto alle proprie esigenze didattiche, alle caratteristiche della classe/i a cui si rivolge, alle risorse e ai vincoli del contesto territoriale. Nel riquadro a parte sono

indicati i titoli dei vari moduli, in rapporto ai quali il gruppo scuola di Ciclobby intenderebbe supportare i docenti nella fase di progettazione e valutazione ed affiancarsi nella conduzione di alcune attività in aula.

Ed ora ... si tratta di dare le gambe alle idee: puntiamo a creare un gruppo di collaboratori con cui sviluppare il progetto, elaborare materiali didattici e proposte di lavoro, sperimentare singoli moduli in collaborazione con le scuole. L'ambizione è quella di costruire gradualmente un repertorio di esperienze e di competenze che ci consenta di proporci alle scuole nei prossimi anni scolastici con un catalogo di proposte articolato e differenziato; un repertorio da arricchire anche con i materiali e le esperienze monitorate dal Progetto Scuola Bimbibici della FIAB e realizzate da altre associazioni affiliate alla FIAB. E' il momento di fare "massa critica" anche sul piano formativo, passare dalla testimonianza alla proposta organica! □ Mario Castoldi

Per una città a misura di bici
Indagine sui percorsi ciclabili nel quartiere e/o nella città, progettazione di piste ciclabili o percorsi protetti, ricerca sulle condizioni del traffico, ...

Costruzione di biciclette con materiale di recupero

Uso di materiali diversi (bastoncini, cannucce, filo di ferro, coperchi, cartoncini, ingranaggi, ...) per la costruzione di prototipi di bicicletta

MODULI DI APPROFONDIMENTO

Bicicletta e ... storia

Bicicletta e ... fisica

Bicicletta e ... matematica

Bicicletta e ... educazione motoria

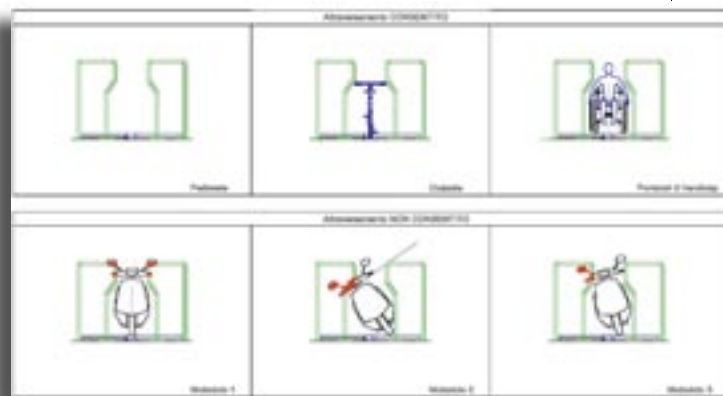
Bicicletta e ... scienze ambientali

Bicicletta e ... lingua italiana



TRAPPOLE PER MOTO A BOLOGNA

Come si può osservare dalle immagini delle barriere collocate su alcune piste ciclabili di Bologna, la sagoma della trappola blocca il passaggio di motocicli e ciclomotori anche se inclinati, e permette invece il passaggio di pedoni, biciclette e carrozzine. Naturalmente, nel caso della bicicletta, il ciclista deve appoggiare il piede a terra e attraversare il dispositivo procedendo a passo d'uomo. La canaletta presente al centro della pedana, provvista di una svasatura per facilitare l'inserimento della ruota della bicicletta, ha una sezione tale da impedire l'inserimento di una ruota di motocicletta (più larga); in questo modo il manubrio della motocicletta è costretto in una posizione più alta rispetto a quello della bici e viene quindi bloccato dalle barre verticali del dispositivo. Nella città di Bologna al momento sono installati 4 di questi dispositivi; la loro presenza e la loro funzione è stata accolta positivamente dal pubblico, senza che



finora si siano evidenziati sostanziali problemi. Progettista del dispositivo è l'arch. Luca Pasquali, consulente del Comune di Bologna. *Nicola Montanari*

Ing. Nicola Montanari COMUNEDI BOLOGNA Settore Mobilità Urbana Via Brugnoli, 6 - 40122 BOLOGNA tel. 051 219 30 47



AI COLLABORATORI DI IKEA IN ITALIA PER UNA MOBILITA' PIU' SOSTENIBILE

6.200 Biciclette in Regalo

Giovedì 13 dicembre 2007, Ikea ha regalato una bicicletta a ciascuno dei suoi 6.200 collaboratori in Italia per promuovere l'utilizzo di forme di trasporto sostenibile come valida alternativa all'uso dell'auto privata.

Per l'iniziativa è stata scelta la tipica festa svedese di Santa Lucia coinvolgendo tutti i collaboratori dei 13 negozi in Italia in uno degli obiettivi di lungo periodo della nota azienda: il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente.

In Italia i trasporti sono responsabili di oltre il 30% delle emissioni di anidride carbonica e quindi di buona parte dell'inquinamento dell'ambiente, concorrendo, fra l'altro, al mancato rispetto da parte dell'Italia agli impegni

assunti a livello internazionale con il trattato di Kyoto.

L'azienda lavora su una serie di temi ambientali ed è alla costante ricerca di soluzioni per sviluppare processi di produzione ecocompatibili e modalità di trasporto con minori emissioni. **Dei suoi 13 negozi in Italia, attualmente 4 si possono raggiungere con una navetta, 8 con i mezzi pubblici e 1 con il treno.** L'obiettivo nel medio periodo è che il 15% dei clienti raggiunga i punti vendita con i mezzi pubblici o mezzi alternativi all'auto.

La bicicletta in regalo, prodotta da Atala, è leggera e pieghevole, si può portare dappertutto, anche tenere in casa per chi non ha garage o parcheggio. Con questo regalo l'azienda ha inteso promuovere presso tutti i suoi collaboratori il trasporto intermodale, combinando l'utilizzo dell'auto o dei mezzi pubblici con quello della bicicletta. Grazie Ikea. □

BIKE SHARING IN ITALIA

Prevede un parco totale di 5000 bici ripartite in 250 stazioni entro l'area più centrale della città (la cerchia della filovia 90-91, con l'aggiunta di città-studi), a distanza di 400 metri l'una dall'altra, con un

numero di stalli per ogni bici variabile tra 1,8 e 2,2, e soprattutto un

servizio di manutenzione che garantisca quotidianamente l'efficienza del 90% delle stazioni e dell'80% degli stalli in ogni stazione. Speriamo proprio che questo bel progetto venga realizzato! □ *Giulia Cortesi*

1 Ravenna, Modena, Ferrara, Faenza (RA), Padova, Crema (CR), Brescia, Lodi, Trento, Abano Terme (PD), Montegrotto Terme (PD), Montebelluna (TV), Carugate (MI), Gallarate (VA), Gorgonzola (MI), Cernusco sul Naviglio (MI), Università di Roma Tre, Verona, Francavilla al Mare (CH), Vercelli, Alessandria, Casale Monferrato (AL), Cesena, Oristano, Montefalcone (AP),

Aosta, Vittorio Veneto (TV), Conegliano (TV), Lugo (RA), Imola (BO), Bologna, Piacenza, Pieve di Soligo (TV), Preganziol (TV), San Donato Milanese (MI), Chioggia (VE), Latina, Pordenone, Pesaro, San Giovanni in Persiceto (BO), Senigallia (AN), Porto San Elpidio (AP), Porto San Giorgio (AP), Casalecchio di Reno (BO), Rovigo, San Benedetto del Tronto (AP), Castel Maggiore (BO), Cremona, Pedaso (AP), Spinetoli (AP), Rovereto (TN)

2 Alba (CN), Bari, Borgo Manero (NO), Bra (CN), Cameri (NO), Chivasso (TO), Cuneo, Fossano (CN), Novara, Parma, Pinerolo (TO), Pistoia, Prato, Savigliano (CN), Settimo Torinese (TO)



NASCE ALL'ESTERO E L'HANNO CHIAMATO BIKE SHARING: SI TRATTA DI UN SERVIZIO DI NOLEGGIO AUTOMATICO CHE PERMETTE AI CITTADINI DI CONDIVIDERE L'USO DI UN PARCO DI BICICLETTE PUBBLICHE, IMMEDIATAMENTE ACCESSIBILI NELLE VIE E NELLE PIAZZE DELLE CITTÀ. E' STATO TRADOTTO IN ITALIANO CON BICICLETTE PUBBLICHE O CONDIVISE, MA SEMBRA PREVALERE LA DIZIONE ANGLOSASSONE, COMPLICE ANCHE LA NOSTRA ESTEROFILIA.

In Italia sono già presenti da alcuni anni due dei tre sistemi più diffusi in Europa, ma nel complesso il servizio, anche solo dal punto di vista dimensionale, è ancora giovane e ha ampio margine di crescita: nei 67 comuni, di cui 26 capoluoghi di provincia, che hanno attivato il servizio il numero totale delle bici in condivisione si aggira attorno a 2500, a fronte delle 4000 nella sola Lione (saranno 6000 a regime: si veda in proposito l'articolo di Luigi Riccardi, A Lione bici pubbliche e altro, a pag.17 o delle 1500 di Barcellona (6000 a regime), per non considerare le oltre 14.000 di Parigi (20.000 a regime).

I sistemi di bike sharing si distinguono per il modo con cui si preleva la bici: con una chiave meccanica, con una tessera elettronica, o con un codice ricevuto via telefono da una centrale operativa. Il sistema a chiave meccanica è stato il primo sperimentato, quello a tessera elettronica sembra essere il favorito ed è stato scelto nelle ultime realizzazioni sia in Europa che in Italia, mentre quello a chiamata è rimasto circoscritto alle città tedesche, oltre a Londra

Il sistema a chiave meccanica, introdotto in Italia a Ravenna nel 2000 da Fulvio Tura, ideatore del servizio **"C'entro in bici"**, è oggi il più diffuso: **è presente in 52 comuni, di cui 20 capoluoghi di provincia e un capoluogo di regione (Bologna) ¹**, con un parco di 1740 bici, utilizzate da 23.380 fruitori dal 2000 al 15/08/2007. In alcune città il servizio è riservato in parte o in toto a un'utenza specifica: ai dipendenti della Regione 28 delle 60 bici installate a Bologna, a quelli della Provincia le 20 bici installate a Padova, agli abbonati al Taxi-bus le 16 bici installate a Ferrara, ecc.

L'utente che si iscrive al servizio riceve una chiave meccanica, codificata e non duplicabile, che lascia incastrata nella rastrelliera dopo aver sganciato la bicicletta. La postazione di aggancio (stallo) è quindi riservata fino al ritorno dell'utente: il che lo vincola, impedendogli di lasciare la bici in un'altra stazione vicino alla meta raggiunta, ma al contempo gli garantisce di trovare lo stallone libero al momento della restituzione. Questo vincolo può indurre a trattenere a lungo la bici, limitando così la movimentazione di ogni singolo mezzo. L'impossibilità di monitorare il servizio, in particolare il rispetto del tempo d'uso delle bici, è un altro limite del sistema meccanico, per ovviare al quale Tura ha recentemente aggiunto agli stalli meccanici un contatore elettronico dei prelievi e del tempo d'uso, i cui dati sono però accessibili solo mediante un controllo manuale pres-

so ogni rastrelliera e con un apposito lettore. I pregi di questo sistema sono la sua semplicità e il basso costo, che lo rendono adatto ai centri medio-piccoli, dove infatti è diffuso. Nei comuni che lo hanno adottato, il servizio di noleggio è offerto gratuitamente.

Il sistema elettronico è stato introdotto in Italia nel 2003 da Comunicare Srl (Rivalta di Torino), con il servizio **"Bicincittà"**, progettato dall'arch. Gianluca Pin. **Il servizio è presente in 15 comuni, di cui 6 capoluoghi di provincia e un capoluogo di regione (Bari) ²**, con un parco di circa 800 biciclette e quasi 1000 'ciclopoteggi' o stalli, e conta 10.000 iscritti, di cui oltre 5400 sono utenti attivi. Sono stati effettuati 58.754 prelievi di bici dal 2003 al 15/12/2007.

L'utente avvicina una tessera elettronica, con banda magnetica o microchip, a un lettore integrato in ogni stallone, viene riconosciuto dal server centrale al quale lo stallone è connesso e preleva la bici fat-



que stallone della città, e il controllo remoto e immediato del parco bici - rendendo il servizio più flessibile e accessibile, a vantaggio della maggiore movimentazione dei mezzi, e facilitano la manutenzione delle bici bisognose di intervento (quelle ripetutamente rifiutate dagli utenti), ma richiedono una gestione più complessa e onerosa. E' per lo più chiesto ai cittadini un piccolo contributo economico, e le tariffe invitano all'uso frequente e breve delle bici (prima ora o mezz'ora gratis). A Parma, dove il Comune ha scelto il sistema elettronico di Bicincittà e avviato il servizio nel 2006 con 50 bici (affidandone la gestione a Infomobility), la

PARMA

BIKE SHARING IN ITALIA

ta sganciare dal server che può riconsegnare in qualunque altro stallone in città. E' quest'ultimo particolare il grande vantaggio del sistema, che però si accompagna al rischio di non trovare uno stallone libero al momento dell'arrivo a destinazione. Per limitare il rischio è stato previsto sia un numero di stalli superiore a quello delle biciclette, in rapporto di 8:10, sia il monitoraggio costante e in tempo reale dei flussi d'uso - per sapere quando e dove occorre ridistribuire il parco bici - sia infine la possibilità di consultare sul sito web www.bicincitta.it la situazione in corso in ogni stallone di ogni città in cui il servizio è attivo. Un tratto distintivo di Bicincittà è poi la disponibilità di pensiline in cristallo con pannelli fotovoltaici integrati, la cui produzione elettrica è cedibile alla rete attraverso il Conto Energia. I pregi del sistema elettronico - poter riagganciare la bici in qualun-



movimentazione delle bici è aumentata in un anno del 50%.

Le biciclette di Centroinbici e di Bicincittà sono state progettate ad hoc, con telaio, ruote e mozzi rinforzati, selle regolabili ma non asportabili, e cestino anteriore. Le prime hanno la forcella anteriore ammortizzata e ruote da 26", le seconde hanno le ruote da 28" e possono essere dotate di cambio. La solidità dei mezzi non è una difesa sufficiente dal vandalismo e dall'usura, né dai furti. E' la qualità del servizio di manutenzione a decretare il successo o meno dell'iniziativa.

Una variante estera del sistema elettronico, presente a Lione e Barcellona, prevede un unico lettore a forma di totem che comanda tutti gli stalli di una stazione, anziché stalli con singoli lettori integrati. E' una soluzione più economica ma comporta il rischio di code. La soluzione ottimale - abbinare totem e stalli con lettore integrato - realizzata recentemente a Parigi, è ovviamente la più costosa in assoluto.

Il Comune di Milano, che insieme a quello di Roma ha annunciato di voler introdurre il servizio di bike sharing a breve, ha scelto il sistema elettronico e sembra orientato ad adottare la soluzione del totem.

◀ Continua a pag.13



I lavori del Comitato Direttivo di ECF

Ad ECF SOFFIA UN VENTO NUOVO, non solo perchè è arrivata un po' di brezza tiepida dal Sud con la presenza dell'Italia, ma perchè la squadra del Management Committee (MC) è quasi del tutto rinnovata. C'è un nuovo presidente Manfred Neun, che sostituisce Horst Hahn Kloeckner; un nuovo giovanissimo ed efficiente segretario stipendiato a tempo pieno, Fabian Kuester; un Secretary General e direttore di Velo City, Bernhard Ensink, che riceve un compenso a tempo parziale, e membri autorevoli e pieni di nuove idee come Kevin Mayne, presidente di CTC, che conta in Inghilterra 70.000 aderenti.

Ho partecipato già a due riunioni, una a Sciaffusa a fine agosto ed una a Bruxelles a fine ottobre e sono testimone di questa nuova voglia di operare, di essere più uniti, più efficaci, più presenti e visibili sulla scena europea.

Si sta completamente ristrutturando il sito web, si sta riscrivendo il manuale (Handbook), si sta pensando ad una Service Card ECF che permetterà di usufrui-

re internazionalmente di sconti, si stanno mettendo in campo nuove sinergie con l'industria, aprendosi a nuovi membri come la famosissima FFCT (Federazione Francese di Cicloturismo) con più di 120.000 aderenti e con la EU in vista anche di **Velo City 2009, che si terrà a Bruxelles**.

Si sta infine pensando di trovare collaboratori esterni a contratto per formare un gruppo di lavoro che possa occuparsi di esportare il know-how di Velo City in paesi lontani, come il Giappone e l'Australia, da dove sono giunte richieste per l'organizzazione di conferenze mondiali sulla bici. C'è infine il rilancio di EuroVelo con un nuovo Council sotto il diretto controllo del MC.

La carne al fuoco è molta, anche perchè si cercano nuove sponsorizzazioni e nuovi progetti, eventualmente con altri partner, da sottoporre alla Commissione Europea per eventuali finanziamenti, giacchè è venuto a mancare il finanziamento precedente, già dato per sicuro, di 220.000 Euro. Sono fiduciosa che con queste nuove energie e nuova voglia di fare il vento che soffia ci farà veleggiare tutti più lontano. Chi volesse documentarsi ulteriormente può leggere le relazioni complete delle riunioni del MCM sul sito Fiab (www.fiab-onlus.it). □

Doretta Vicini Vice Presidente ECF



BICI SUI TRENI INTERNAZIONALI

COLLEGAMENTI NOTTURNI SU TRENI TEDESCHI DIRETTI ALL'ESTERO

Mentre siamo in attesa che Trenitalia si esprima sul voler fare o meno la Giornata Nazionale Bicintreno, ci giunge una bella notizia dalle Ferrovie Tedesche. La CityNightLine CNL S.p.A, società affiliata della Deutsche Bahn, che offre collegamenti notturni, con carrozze letto su due piani, cuccette e poltrone, a partire dal 9 dicembre 2007 ha **due coppie di treni con bici al seguito sulle linee Milano - Amsterdam e Roma - Monaco di Baviera**. Si tratta dei treni:

- CNL 1300 in partenza da Milano Centrale alle 20:55 che arriva ad Amsterdam alle 12:27 del giorno dopo e che ferma anche a Brig - Karlsruhe - Mannheim - Frankfurt (Main) - Mainz - Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Emmerich - Arnhem - Utrecht Centraal. Il ritorno avviene con

treno CNL 301 in partenza da Amsterdam alle 17:03 ed arrivo a Milano Centrale alle 7:45.

- CNL 388 in partenza da Roma Termini alle 19:10 che arriva a Monaco di Baviera alle 6:30 del giorno dopo e che ferma anche a Orvieto - Chiusi-Chianciano Terme - Firenze S.M.N. - Bologna Centrale - Verona Porta Nuova - Trento - Bolzano/Bozen - Brennero/Brenner - Innsbruck - Wörgl - Kufstein - Rosenheim. Il ritorno avviene con treno CNL 389 in partenza da Monaco di Baviera alle 21:03 ed arrivo a Roma Termini alle 9:05.

Il trasporto della bici avviene in un apposito vano ed i posti sono ovviamente limitati e soggetti a prenotazione. **Il supplemento bici costa 10 Euro** e va bene anche quello internazionale emesso da Trenitalia il quale, lo ricordiamo, può essere usato anche sui treni regionali, interregionali e diretti utilizzati prima e dopo il treno CNL.

Prenotazioni ed informazioni si possono avere presso l'Ufficio di Milano della Deutsche Bahn - Via Napo Torriani, 29 (MM Centrale) - 20124 Milano
Orario apertura: Lun - ven: 9-18. - Ufficio Prenotazioni: Lun - ven: 9-13/14-17 - Clienti privati: info@dbitalia.it - Tel. 02 67479578 - Fax 02 67479585

La FIAB si è già congratulata con la Deutsche Bahn per l'iniziativa attraverso l'ufficio stampa di quest'ultima. Per fortuna sta per finire il monopolio di Trenitalia la quale è sempre stata ed è sorda alle nostre richieste di trasporto bici sulla lunga percorrenza. Spiace dirlo, ma la nostra azienda di stato ha bisogno di una buona dose di concorrenza per rendersi conto veramente di quello che vuole il mercato. Ben vengano le ferrovie estere nel nostro Paese, anche nel trasporto regionale. □

Romolo Solari

Responsabile FIAB per l'integrazione modale.

A LIONE BICI PUBBLICHE E ALTRO

Alla

FINE DELLO SCORSO MESE DI OTTOBRE, LA FIAB HA ORGANIZZATO UN VIAGGIO DI STUDIO A LIONE al quale hanno preso parte assessori e consiglieri provinciali e comunali, dirigenti e funzionari di enti pubblici, progettisti, liberi professionisti ed anche dirigenti e tecnici della FIAB. Scopo del viaggio è stato di conoscere da vicino l'organizzazione del servizio di noleggio delle bici pubbliche (bike sharing) funzionante da due anni nella città francese. La visita è stata occasione anche per prendere atto dei provvedimenti adottati per la moderazione del traffico e degli interventi (dotazioni infrastrutturali e provvedimenti viabilistici) per la circolazione sicura della bicicletta a livello urbano.

IL GRAND LYON - la conurbazione metropolitana di 1.300.000 abitanti formata da 57 comuni attorno Lione che, con 445 mila abitanti, è la terza città di Francia - è governata da un ente locale di secondo livello (eletto dai consigli comunali e il cui presi-

anni IL GRAND LYON ha sviluppato anche la moderazione del traffico, in particolare diffondendo le zone 30 (strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora). Le attrezzature di parcheggio delle bici sono distribuite in 600 punti della città con un totale di 3 mila posti, che si incrementano di 500 unità all'anno.

Nel 2005 è stato avviato anche il progetto Vélo'v per le biciclette pubbliche (o condivise, dette anche bike sharing).

I dati attuali del sistema di Lione: a) 350 stazioni di noleggio distanti non più di 300 metri l'una dall'altra; b) 6.500 colonnine per agganciare le bici ripartite nelle 350 stazioni; c) 4.000 biciclette; d) 56 mila abbonati; e) da 12 mila a 31 mila noleggi al giorno; f) oltre 24 milioni di chilometri percorsi dal 19 maggio 2005; g) il servizio funziona 24 ore su 24 e 7 giorni su 7.

Il sistema delle bici pubbliche di Lione (sostanzialmente il medesimo introdotto quest'anno anche a Parigi) è governato centralmente: in ognuna delle 350 stazioni è installato un totem al quale si accosta la carta elettronica di abbonamento, digitando il proprio codice personale per ottenere lo sblocco della bici da una delle colonnine. Quando si restituisce la bicicletta agganciandola alla colonnina - nella stazione dove la si è prelevata o, più di frequente, in altra stazione - il sistema registra l'avvenuta riconsegna del mezzo. Il prezzo dell'abbonamento è di 1 euro per il settimanale e 5 euro per l'annuale. L'uso della bici è gratuito per la prima mezz'ora, mentre si paga 1 euro per ogni ora successiva.

Particolarmente curata è la manutenzione delle biciclette (sollecita rimozione dalle stazioni dei mezzi da riparare), in assenza della quale il servizio perderebbe di attrattiva.

La sensazione - anche a motivo della riconoscibilità dei mezzi di Vélo'v con i tipici salvacappotti rossi - è di vedere biciclette del servizio ovunque in città. Questa visibilità



delle bici costituisce già di per sé una forma di promozione dell'uso delle due ruote.

Le bici pubbliche di Lione hanno dunque avuto successo: il loro utilizzo è in consistente crescita. Ma non solo, per una sorta di reazione a catena è aumentato anche l'utilizzo delle bici private facendo alzare la loro quota nella ripartizione modale degli spostamenti giornalieri (modal split).

In un sondaggio, dopo il primo anno di funzionamento del sistema delle bici pubbliche, è risultato che 9 su 10 cittadini lionesi davano un giudizio positivo dell'iniziativa, mentre il 77 per cento degli utenti giudicavano soddisfacente il servizio.

E in Italia? In realtà non siamo proprio all'anno zero. Come ci spiega Giulia Cortesi in altra parte di Amici della Bicicletta, il servizio di bici pubbliche, con sistemi diversi, è attivo in 67 comuni italiani, dei quali 26 capoluoghi di provincia comprendenti due capoluoghi di regione, Bologna e Bari. Inoltre le due più grandi città italiane, Roma e Milano, hanno annunciato di voler attuare un proprio servizio di bici pubbliche. Ma sarà poi vero? E quando? □

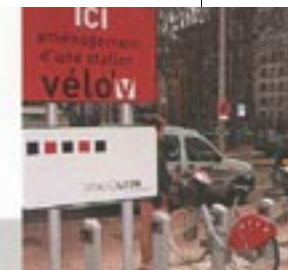
Luigi Riccardi



dente è il Sindaco del capoluogo) ed ha tra le proprie competenze anche il settore delle strade.

La mobilità ciclistica rientra dunque tra i settori di intervento del GL che in pochi anni ha realizzato nella città centrale 300 chilometri di spazi protetti per la bici, e precisamente: 105 chilometri di piste ciclabili; 150 chilometri di corsie ciclabili in carreggiata; 45 chilometri in promiscuo con i mezzi pubblici o con i pedoni sui marciapiedi.

La rete ciclabile aumenta al ritmo di 10 chilometri all'anno, mentre è costante l'intervento nei punti critici a rischio di conflitto tra biciclette e mezzi motorizzati. In questi ultimi



CYRONMED, LA RETE EUROMEDITERRANEA PER LE BICI

LA PUGLIA E' PONTE CICLABILE TRA OCCIDENTE E ORIENTE

Bicitalia ed EuroVelo in "area mediterranea". 15.000 Km di strade per le biciclette sono stati individuati e riportati su apposita cartografia in alcune regioni euromediterranee. Ciò grazie al progetto "CY.RO.N.MED" (Cycle Route Network of the Mediterranean), iniziativa di cooperazione transnazionale finanziata con i fondi europei del Programma Interreg IIIB Archimed (Archipelago Mediterraneo). Ideatore e capofila è l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia che nel progetto ha coinvolto altre Regioni dell'Italia meridionale (Campania, Calabria e Basilicata), due Municipalità greche (Atene e Karditsa), l'Ente del Turismo di Cipro e il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta.

Obiettivo del progetto: avviare la realizzazione di una Rete Ciclabile del Mediterraneo integrata con

la altre reti trasportistiche, costituita dagli itinerari di media-lunga percorrenza dei progetti di rete ciclabile transeuropea EuroVelo (http://www.ecf.com/14_1) e di Rete Ciclabile Italiana "Bicitalia" (<http://www.bicitalia.org/>) che attraversano le regioni geografiche aderenti. Al termine del progetto, sono stati prodotti: uno studio di fattibilità delle ciclovie individuate, uno studio sulle potenzialità del cicloturismo in area mediterranea e un manuale tecnico di progettazione di itinerari ciclabili di media-lunga percorrenza.

Il progetto, primo nel suo genere in tutto il sud Europa, sta destando molto interesse specie in Puglia dove è nata l'idea progettuale. Gli itinerari pugliesi della Rete CYRONMED, individuati e rilevati, sono lunghi oltre 1.500 Km. Di seguito una tabella riassuntiva con i primi risultati

Provincia	Itinerario: 3		Itinerario: 6		Itinerario: 10		Itinerario: 11		Itinerario: 14	
	Comuni Lungh.		Comuni Lungh.		Comuni Lungh.		Comuni Lungh.		Comuni Lungh.	
	n.	km	n.	km	n	km	n.	km	n.	km
Foggia	0	0,00	23	317,82	0	0,00	14	194,62	0	0,00
Bari	3	56,47	9	127,69	8	214,26	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	9	106,31	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	9	116,56	0	0,00	0	0,00	26	172,57
Taranto	10	90,18	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,32
	18	207,34	50	668,39	19	223,51	14	194,62	37	264,88
Regione Puglia		Totale itinerari		Km 1.558,74						
Itinerario:		3 - Via dei pellegrini - EV 5								
Itinerario:		6 - Via adriatica*								
Itinerario:		10 - Via dei borboni								
Itinerario:		11 - Alta via dell'Italia centrale*								
Itinerario:		14 - Via dei tre mari								
*		La lunghezza complessiva dell'itinerario comprende anche i tratti di variante								

Parco del Gargano



In questo progetto la Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ed ECF (European Cycle Federation) sono state selezionate per svolgere la funzione di Assistenza Tecnica al partenariato, mentre per la sua comprovata esperienza in materia, l'Associazione Fiab Ruotalibera Bari (www.ruotalibera.bari.it) è stata selezionata per svolgere, in Puglia, il ruolo di coordinamento informativo del gruppo di lavoro tecnico, l'individuazione degli itinerari e l'animazione territoriale.

Lo studio ha previsto la ricognizione di: piani e progetti esistenti, strade a basso traffico motorizzato, risorse territoriali da recuperare e riutilizzare ai fini ciclabili come strade arginali di canali, strade di servizio, strade forestali, infrastrutture ferroviarie dismesse.

Continua a pag. 19 ➡

LA BICI SUPERSTAR IN FRANCIA

Con

il titolo Vélo Superstar – La révolution vélo l'inserto domenicale di Nice Matin di qualche settimana fa ha dedicato sei pagine alla bicicletta.

A Parigi ormai dal 15 luglio dello scorso anno, data di introduzione di Vélib, si conta in media 45.000 spostamenti quotidiani in bici. Ma le bici pubbliche non sono nate oggi in Francia. Già nel 1974 **La Rochelle** metteva a disposizione delle bici a pagamento. La tappa seguente fu l'introduzione in Bretagna a **Rennes** nel 1998 del primo self-service informatizzato di bici al mondo, realizzato con l'operatore urbano Clear Channel. Bastava abbonarsi e l'utilizzo era gratuito.

Oggi nella città bretonne sono a disposizione 2.000 bici in 25 stazioni, che vengono usate regolarmente da 3.600 persone. Fu poi la volta di **Tours** che inventò Vélociti, una bicicletta gialla decorata in modo divertente come i taxi di New York. Sul suo esempio **Bordeaux** si atti-



va e nel 2003 mette a disposizione gratuitamente 4.000 bici. Risultato la mobilità ciclistica aumenta del 30% tra il 2003 e il 2005. All'est, **Strasburgo** acquista un parco di bici pubbliche di 1.000 unità e costruisce una rete ciclabile di 430 km.

Nel 2005 **Lione** (v. l'articolo di Luigi Riccardi a pag 17) lancia con la società JCDecaux Velo'v con 2.000 bici all'inizio, oggi diventate 3.000 distribuite in 350 stazioni. In media ogni bici viene presa in prestito 7 volte al giorno e percorre 5.000 km all'anno. Un successo insperato che dà l'idea ad altri. Così **Marsiglia, Mulhouse, Besançon e Aix-**

La révolution vélo

en-Provence quest'anno adotteranno lo stesso sistema. Il successo di Vélib a Parigi è ormai noto a tutti. Le bici messe a disposizione nella capitale danno ai cittadini la voglia di comperare una bici personale. In effetti le bici pubbliche esercitano un effetto rassicurante. Più sono e più obbligano le auto a rallentare e a condividere lo spazio. **In**

Francia nel 2006 si sono vendute 3,5 milioni di biciclette.

Nella statistica mondiale i nostri cugini d'Oltrealpe sono al quarto posto, dopo il Giappone, l'Olanda e gli Stati Uniti, davanti alla Cina e all'India. A Lione le bici di Velo'v rappresentano solo un quarto delle bici in circolazione. La pratica ciclistica è aumentata del 75%, mentre il tasso di incidenti è aumentato di solo il 3%.

Allora in velo veritas? Speriamolo. La bicicletta invita alla condivisione e alla convivialità. Non esattamente ciò cui l'auto ci ha abituato negli ultimi decenni. □ *Doretta Vicini*

► Continua da pag.18

Gli itinerari pugliesi della Rete CY.RO.N.MED

La Puglia è attraversata da cinque itinerari della Rete Bicalitalia. Uno di questi coincide con un itinerario europeo della Rete "EuroVelo". Eccoli in dettaglio:

n. 6 - Via Adriatica: Delta del Po - S. Maria di Leuca;

n. 10 - Via dei Borboni: Napoli-Bari;

n. 11 - Alta Via dell'Italia centrale:Foreste Casentinesi-Parco del Gargano;

n.14 - Via dei Tre Mari: Sapri-Otranto-Taranto

n. 3 - Via dei Pellegrini (coincidente con l'itinerario EV 5):Londra-Roma-Bari.

RISULTATI ATTESI E RAGGIUNTI

Il progetto Cyronmed ha rappresentato l'occasione per mettere per la prima volta intorno ad un tavolo rappresentati di Amministrazioni pubbliche di paesi del Mediterraneo che non hanno mai posto il tema

della mobilità non motorizzata e del turismo in bicicletta tra i principali argomenti di discussione. E ha visto la Puglia, da sempre porta verso il Balcani e i Paesi dell'est proporsi come un vero e proprio "ponte ciclabile" verso il Mediterraneo. Funzione che può essere ancora svolta anche in vista di altri scenari, come il Corridoio 8.

Il progetto, prima ancora della sua conclusione, ha già prodotto ulteriori importanti risultati. Su iniziativa dell'Assessore regionale ai Trasporti della Puglia, Mario Loizzo lo scorso 16 luglio è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Regione e le cinque Ferrovie regionali al fine di sviluppare il trasporto combinato bici e treno. Tra i provvedimenti previsti l'eliminazione di ogni costo per il trasporto della bici al seguito sui treni regionali; il Piano Regionale dei Trasporti della Puglia, in fase di revisione, ha inserito quattro capitoli ex novo riguardanti: Cyronmed, itinerari ciclabili, intermodalità bici e treno e bike sharing; 10 milioni di euro verranno destinati alla realizzazione delle ciclovie pugliesi di CYRONMED con interventi di messa in sicurezza e segnaletica orizzontale e verticale. □

Raffaele Sforza

"Cyronmed" Project Manager

Responsabile "Mobilità Sostenibile e Ciclabilità"

Assessorato Trasporti Regione Puglia

r.sforza@regione.puglia.it

ALLA SCOPERTA DELLE VIE VERDI

750 KM IN BICI: SE NON CI SI LASCIA IMPRESSIONARE DA UNA CIFRA CHE A MOLTI PUÒ APPARIRE FUORI PORTATA, O ACCESSIBILE SOLO A PERSONE BEN ALLENATE, SI TRATTA DI UN VIAGGIO ATTRAVERSO INCANTEVOLI PAESAGGI, FATTI DI DOLCI COLLINE, VIGNETI, FIUMI, BOSCHI, FORESTE, ANTICHI CASTELLI, PAESI MEDIEVALI E CITTÀ MODERNE DAL GUSTO ANTICO, OASI DI PACE, LUNGO STRADE FACILMENTE PERCORRIBILI DA CHIUNQUE, IN GRAN PARTE DEDICATE ALLA BICI. PERCORSI MOLTO GODIBILI NEI QUALI L'INTERESSE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO SI SALDA CON QUELLO STORICO, CULTURALE, GASTRONOMICO. INOLTRE, NON ESSENDOVI UN UNICO ITINERARIO OBBLIGATO, IL VIAGGIO È GESTIBILE IN BASE AL TEMPO DISPONIBILE E AI PROPRI INTERESSI. INSOMMA, UNA VERA PACCHIA.

L'ostacolo maggiore, partendo da Milano, sembrava essere il trasporto della bicicletta sul treno. Ma, alla fine, seguendo i pratici consigli riportati sul manualetto della FIAB dedicato al treno+bici (e disponibile anche sul sito internet), l'impresa si è rivelata fattibile: smontata la ruota anteriore e riposta la bici in una sacca di nylon, il viaggio in treno, anche nella tratta italiana e a parte qualche impiccio nelle situazioni di maggiore affollamento, non ha avuto problemi.

Anche in Francia, poi, come in Italia, la bici nella sacca viaggia su tutti i treni gratuitamente. Con la sola differenza che però, in Francia, la bici non è una marziana improvvisamente sbarcata sulla terra e può comodamente viaggiare, senza sacca e a pagamento, anche sui Tgv e sui treni a lunga percorrenza negli scompartimenti appositamente predisposti, cosa che in Italia ancora è di là da venire...

Con una combinazione di biglietti low cost, da Milano siamo giunti a Bordeaux, con un cambio del treno a Nizza. Durante tutta la vacanza, non

si, frequenti e puntuali, cui viene assicurata la priorità nel traffico grazie ad un sistema semaforico sincronizzato, con tanta attenzione alla mobilità pedonale e ciclistica (fatta non di sole piste ciclabili). Un'attenzione così importante che la **CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux: www.lacub.com)**, comprensiva anche dei **27 comuni dell'hinterland bordelose, che può vantare già oggi una rete di oltre 600 km di itinerari ciclabili**, indica tra i suoi obiettivi "prevedere, quando tecnicamente possibile, la destinazione del 50% dello spazio pubblico per i pedoni e i ciclisti attraverso la creazione o la risistemazione delle strade".

Il centro cittadino di Bordeaux, ampio e ben conservato, dall'aspetto sei-settecentesco con palazzi in pietra chiara (alcuni scorci ricordavano il calore e il colore di Lecce), presenta uno scenografico profilo che è facilmente osservabile dall'ampio quai sull'imponente Garonna - frequentatissimo da pedoni, ciclisti, skaters e rollers di tutte le età - e risulta ancor più godibile se si ha occasione di effettuare un'escursione a bordo dei mezzi di

FRANCIA

IN BICI DAL PÉRIGORD ALL'OCEANO PASSANDO PER BORDEAUX



abbiamo mai effettuato prenotazioni alberghiere: gli uffici turistici locali, che spesso mettevano anche a disposizione utili cartografie ciclistiche, sono sempre stati molto disponibili nell'aiutarci a trovare soluzioni adeguate alle nostre esigenze e in fondo, viaggiando solo in due, la flessibilità era comunque notevole.

**BORDEAUX:
NON SOLO UN
VINO**

La nostra vacanza comincia dunque a Bordeaux, città portuale sulla Garonna, capoluogo della regione Aquitaine e del dipartimento Gironde, di fondazione romana (l'antica Burdigala). Confesso una certa sorpresa nella scoperta di questa città, dove abbiamo sostato nei primi tre giorni: ricca di storia e tradizioni, vivace, efficiente e pulita, rilassante e confortevole, dotata di tram silenzioso

di navigazione fluviale, possibile solo in alcuni giorni della settimana. L'estrema variabilità del meteo (riassunta dagli abitanti con un semplice ed efficace: "C'est Bordeaux!"), anche per la vicinanza all'Oceano, suggerisce di portare sempre con sé un capo per proteggersi dalle possibili piogge improvvise che poi facilmente cedono il passo di nuovo al sole. Molte le visite e gli spunti di interesse. Davvero particolare e da non perdere il passage St-Michel, nei pressi dell'omonima chiesa, che dà spazio, su tre piani, a venditori di mobili e oggetti antichi, vecchi o insoliti. Un luogo con il fascino genuino della patina del tempo che, la domenica mattina, è affiancato anche da un delizioso mercatino delle pulci che si svolge sulla piazza antistante.

**ALLA SCOPERTA DELLE VIE VERDI:
LA PISTA CICLABILE "ROGER LAPÉBIE"**

Lasciamo finalmente la città iniziando la nostra escursione in direzione della regione del Périgord lungo un itinerario che si svolge in buona parte Entre-deux-Mers, ossia nel bacino disegnato dai corsi di due grandi fiumi: la Dordogne e la Garonne.

Con l'ausilio di un'utile cartografia delle piste ciclabili della Gironde (www.cg33.fr), disponibile presso l'efficiente Ufficio del turismo nel centro di Bordeaux (12 cours du xxx-juillet), ci portiamo verso la pista ciclabile "Roger Lapébie", che congiunge Bordeaux con Sauverre de Guyenne, e fa parte della rete delle voies vertes, un network a circolazione protetta in parte ancora in fase di realizzazione che, sfruttando i tracciati di ferro-

vie dismesse ottocentesche, rende disponibili al turismo in bici (e pedestre) centinaia di chilometri, interdetti ai mezzi a motore, dove è possibile pedalare in totale spensieratezza, spesso con la piacevole copertura di boschi secolari, con pendenze moderate e punti di ristoro e sosta ottenuti attraverso il riutilizzo delle antiche stazioni della ferrovia.

Poco dopo Créon (circa 23 km), una piccola deviazione dalla pista ci porta a visitare, al termine di una breve salita, le rovine della **splendida abbazia benedettina di La Sauve-Majeure, fondata nel 1079, le cui pietre sanno ancora oggi raccontare il fascino di una storia millenaria.**

Tornati sulla Roger Lapébie, una pioggia battente ci costringe a modificare il percorso, lasciando a Espiet la pista per raggiungere (via D11, D122, D19) Libourne e



da qui, in treno (dopo una notte a Bergerac), Sarlat-la-Canéda, prima tappa del Périgord. Questa incantevole città medievale, sviluppata attorno ad un'abbazia benedettina di origine carolingia, ebbe un ruolo di spicco durante la Guerra dei Cento Anni (1337-1453), passando anche sotto la corona inglese per un breve periodo; subì guerre, invasioni, pestilenze ed alluvioni. Rimasta successivamente in disparte per qualche centinaio di anni, viene recuperata a nuova vita grazie all'applicazione della legge Malraux che nel 1962 dà il via in Francia al recupero e alla salvaguardia di molti centri storici, altrimenti consegnati a sicura distruzione (esperienza ben nota, purtroppo, anche a tanti piccoli e grandi Comuni in Italia). Sarlat colpisce non solo per la ricchezza del suo turismo, ma anche per la splendida conservazione delle sue pittoresche vie e degli antichi edifici con i caratteristici tetti in pietra. **Scopriamo casualmente per cena un ristorante (Auberge de Mirandol, in rue des Consuls) in un accogliente palazzo rinascimentale, nelle cui fondamenta vi sono anche delle grotte visitabili.**

Proseguendo il nostro viaggio, il percorso verso le tappe successive di avvicinamento al capoluogo del Périgord non è coperto da piste ciclabili: procediamo quindi su strade secondarie (Départementales) lungo itinerari tranquilli e di grande fascino ambientale, in perfette condizioni di manutenzione, con traffico ridotto e senza la sovrabbondanza di cartellonistica che è invece spesso uno dei tratti caratteristici delle nostre strade, fonte di inquinamento visivo (oltre che di distrazione per chi è alla guida di veicoli).

TRA STORIA E PREISTORIA: CASTELLI E CAVERNE

Percorrendo la D57 arriviamo al magnifico castello feudale di Beynac, che si appoggia su uno sperone di roccia dominando la valle sottostante dove scorre la Dordogne, che per un periodo segnò in quel punto il confine tra territori inglesi e francesi. Il castello, monumento storico del XIII secolo, è di proprietà privata, ma è aperto al pubblico e, con i proventi delle visite, vengono finanziati i lavori di manutenzione. Tra i baroni che appartengono alla sua ricca storia si annovera anche Riccardo Cuor di Leone, che lo prese nel 1189. Al suo interno si percorrono stanze, terrazze, torrioni, ambienti integri e dal fascino intatto, che lasciano senza parole il visitatore.

La pioggia insistente non fa velo alla bellezza dei luoghi. Lasciato il castello, e il sottostante borgo medievale, dopo esserci intrattenuti a parlare con il proprietario del bar, un francese di seconda generazione, la cui famiglia era originaria di Aquileia, proseguiamo sulla strada (D703, D49) passando per Saint-Cyprien, Campagne e raggiungendo infine Les Eyzies-de-Tayac, lungo il corso della Vézère, dove ci fermiamo per pernottare. **Tutta la zona è un comprensorio archeologico con siti di rilevanza mondiale, come quello di Cro-Magnon e le grotte di Lascaux, famose per le pitture rupestri.** Pur avendo scelto volutamente un turismo "senza fretta con la nostra bicicletta", non abbiamo il tempo di dedicarci a visite che richiederebbero giorni. Non si può tuttavia mancare il Museo nazionale di Preistoria, che ha sede proprio a Les Eyzies, accanto al nostro albergo, e che si rivela davvero ben concepito e di grande interesse, con tanto di supporti multimediali in grado di catturare l'attenzione anche del pubblico meno esperto (molti i bambini "rapiti" davanti alle immagini che scorrevano sugli schermi).

PERIGUEUX: CITTÀ DALLE MOLTE VITE

Ripartiamo da Les Eyzies e, percorrendo la D47 e poi la D6 in un susseguirsi di panorami di grande bellezza, tocchiamo Rouffignac-St-Cernin, St-Geyrac, Saint-Pierre-de-Chignac raggiungendo infine, con gli ultimi chilometri su una strada trafficata, la nostra meta: Périgueux, capoluogo del Périgord. In bici abbiamo percorso fin qui 180 km da Bordeaux.

Périgueux è una città di arte e storia plurimillennaria, bella e suggestiva di giorno non meno che la sera. Costruita sulle sponde dell'Isle, di fondazione gallica (pare che il nome attuale derivi dalla tribù dei Petrocorii, che ivi originariamente si installò), su cui si sovrappose la dominazione romana, in questa città si realizzò una visibile fusione di culture e religioni differenti che seppero integrarsi e convivere in armonia. Oggi la valo-



rizzazione della città vecchia (in particolare i resti della domus Vesunna e i molti reperti di vita privata e pubblica ivi affiorati) è affidata al Museo Gallo-Romano, la cui architettura trasparente e leggera è dovuta a Jean Nouvel. Altro nucleo fondamentale della città è quello medievale e rinascimentale, con uno dei più vasti settori tutelati del territorio francese. **La cattedrale di Saint-Front, in stile romanico-bizantino, rimaneggiata a fine Ottocento dall'architetto cui si deve il Sacré-Coeur di Parigi, costituisce l'immagine simbolica della città.** Molto caratteristico, poi, con la sua straordinaria ricchezza di colori e profumi, il mercato che si svolge la domenica mattina sulla piazza davanti alla Cattedrale (che si può così gustare sgombra dalle auto parcheggiate).

PEDALANDO VERSO L'OCEANO

Iniziamo il riavvicinamento a Bordeaux percorrendo la vecchia strada nazionale (D3), con un traffico abbastanza diradato (quello veloce scorre ora su una nuo-



va arteria situata più a sud), parallela al fiume Isle, un tempo utilizzato anche per il trasporto delle merci verso l'Oceano. Attraversiamo, sotto un sole cocente: St-Astier, Neuvic, St-Front-de-Pradoux, Montpon, facendo tappa, dopo 90 km, a Coutras per la notte. **L'indomani decidiamo di raggiungere ancora la pista Roger Lapébie per sfruttare l'alberatura che ci può proteggere da giornate che si annunciano molto calde.** Percorriamo la D17 che ci conduce gradevolmente da Abzac a Lussac, poi la D122 da Montagne a Libourne e a ritroso la strada sino a Daignac, tralasciando, con qualche rimpianto, di visitare lo splendido borgo di St-Emilion che possiamo vedere sull'altro versante della vallata. Raggiungiamo e superiamo Bordeaux, alla ricerca della pista ciclabile in direzione dell'Oceano atlantico (Lacanau), fermandoci per la notte a Saint-Medard-en-Jalles (nell'unico albergo dove ci hanno fatto pagare il garage per le bici). Tappa impegnativa di 103 km.

Anche la pista ciclabile Bordeaux-Lacanau fa parte della rete delle voies vertes. Pur avendo trovato in più punti qualche problema di segnaletica (carenti indicazioni di direzione e conferma), mai riscontrati sulla Roger Lapébie, con rettilinei a perdita d'occhio, frequentata da ciclisti e turisti di ogni età, essa presenta una vegetazione che diventa sempre più ricca di conifere man mano che ci si avvicina all'Oceano. Da Lacanau-Océan scendia-

mo verso sud, lungo la pista ciclabile che conduce a Cap Ferret, attraversando foreste di spettacolare bellezza a ridosso delle dune oceaniche. A Cap Ferret un battello di linea ci permette di raggiungere con le nostre bici Arcachon, importante località balneare, ultima tappa del nostro viaggio (a fine giornata abbiamo nelle gambe altri 107 km). Un albergo semplice ma confortevole e una piacevole cena al ristorante (La Cabane du Tchanquet) ci rimettono in sesto per l'ultima giornata.

LE DUNE DI PYLAT: SPETTACOLO DELLA NATURA

L'indomani il meteo non è favorevole. Ma nonostante le nuvole basse, la molta umidità, una pioggerellina sottile, decidiamo di portarci all'ultima meta turistica: la Dune du Pylat. La pioggia ci lascia per qualche ora e, raggiunta **la località di Pylat sur Mer, lo spettacolo è di quelli che non si dimenticano: abbiamo di fronte a noi la duna di sabbia più alta d'Europa, censita nel patrimonio dell'Unesco, alta oltre duecento metri e lunga chilometri.** Essa appare d'improvviso gigantesca staccandosi dalla fitta vegetazione e, una volta saliti sulla sua cresta, la vista è di quelle che solo la natura sa regalare: la fitta foresta da un lato, dall'altro le acque dell'oceano e davanti a noi una distesa ondulata di sabbia che pare infinita. Bellissima, nonostante il cielo cupo.

Scendiamo, è tempo di ritornare. Si scatena una tempesta. Piove a dirotto per quasi un'ora con vento tuoni e fulmini, mentre fiumi di turisti di ogni età continuano a scendere dalla duna alla ricerca di un riparo di fortuna. Riprendiamo il cammino ma dopo pochi metri ci accorgiamo di una foratura: piccoli inconvenienti. Torniamo ad Arcachon.

L'indomani ripartiamo in bici per Bordeaux, "circum-pedalandolo" il Bassin d'Arcachon, ma la pista ciclabile principale a volte non è facilmente identificabile nel reticolo di strade e itinerari ciclabili secondari, cambi di direzione e deviazioni che da Arcachon ci porta a La Teste, Le Teich, Biganos. Poi, finalmente, la strada è nuovamente sicura e procediamo diretti sino a Bordeaux, dove giungiamo a sera aggiungendo altri 129 km al nostro contachilometri.

Stanchi ma soddisfatti, al quindicesimo giorno di questa entusiasmante vacanza, ci concediamo una giornata di relax totale a passeggio per Bordeaux.

E' tempo di tornare a Milano, quasi un altro continente... □

Eugenio Galli

Cartografia consigliata: Carte de promenade IGN n. 46, 47, 48



UN PONTE TRA DONNE OCCIDENTALI E ORIENTALI

SEGUI LE DONNE

In caso di pace

Follow the Women 2007 - la terza edizione della manifestazione internazionale per la pace che ha portato in Medio Oriente, in bicicletta, circa 200 donne di 30 paesi del mondo con partenza il 6 aprile ad Aleppo, Siria, e termine a Gerusalemme, in Israele, il 17 aprile - ha visto l'adesione di 8 donne italiane, di cui due, Tiziana Marchione e Luisa Trigila, di Padova, entrambe socie della FIAB Amici della bicicletta di Padova. La partecipazione italiana è stata realizzata in collaborazione con XENA di Padova, coordinatrice Luisa Trigila.

Per la terza volta dal 2004, la determinazione di una donna inglese, Detta Regan, ha riunito in Medio Oriente più di 200 donne, di 30 nazionalità, che si sono mosse attraverso Siria, Libano, Giordania, Palestina, Israele. In autobus, ma anche con un mezzo insolito, per le donne in quei luoghi, come la bicicletta.

Follow the women è il nome dell'evento che, attraverso tutti i paesi citati ha riscosso la calorosa accoglienza e l'affettuosa partecipazione di abitanti ed autorità locali. FTW (le affezionate usano l'acronimo) è un movimento internazionale dedicato alla pace in Medio Oriente. Dà vita al sogno della sua ideatrice: far crescere la coscienza delle difficoltà di vita in Medio Oriente, causate dalla situazione di continuo conflitto, che colpiscono maggiormente i più indifesi: donne e bambini. Si propone quindi di far conoscere alla comunità internazionale un'immagine obiettiva della regione e delle donne che vi vivono, gettando un ponte tra donne occidentali e orientali per una reciproca conoscenza e un mutuo sostegno, al fine anche di rendere più forti e attive le donne nel processo di pace.

I tredici giorni passati insieme alle donne mediorientali hanno permesso alle occidentali

un approccio alla conoscenza della complessità e varietà della condizione femminile in Medio Oriente, dovuta ai fattori più svariati: religione di appartenenza, educazione familiare, ceto, nazionalità. La non riconducibilità ad uno stereotipo è stata la scoperta che molto ha fatto riflettere.

L'attraversamento delle frontiere ha dovuto seguire percorsi obbligati, dettati dalle relazioni tra gli stati: dalla Siria, pur se con ore di attesa alla frontiera, si può accedere al Libano, ma da questo non si possono raggiungere direttamente Israele e Giordania: è necessario tornare in Siria per potere varcare il confine giordano. Anche alla frontiera sirio-giordana ci sono ore di attesa e, fino all'ultimo minuto, le iraniane trepidano per il permesso di ingresso in Giordania. Quando, alla fine, arriva la concessione, si levano grida di gioia e felicitazione.

Quella giordana è l'unica frontiera da cui si può entrare nei Territori Palestinesi (Stato di Israele), ma lì le Siriane, le Libanesi, le Iraniane vengono sofferamente salutate dalle compagne degli altri paesi: Allenby bridge, il ponte sul Giordano al di là del quale si trova la frontiera israeliana, per loro è off limits.

In questo mondo complicato da relazioni politiche difficili, alle condizioni sociali spesso al limite, si aggiungono i problemi di convivenza sociale derivanti dalla religione di appartenenza, che viene vissuta come fondamentale per l'individuazione identitaria. Così per le occidentali non è semplice capire la complessità del mondo musulmano, ma, grazie alle compagne mediorientali, alla fine ci si districa tra sunnite e sciite (e tra queste, ad esempio, le alawite in Siria, le druse in Libano). Alcune portano il velo, altre lo rifiutano, altre ancora lo usano in patria, ma si concedono di non indossarlo

quando ne sono lontane. Nemmeno il mondo cristiano è uniforme, ad esempio in Siria ci sono le cattoliche, di vari riti, e le ortodosse, in Libano le maronite.

Nei Territori Palestinesi colpiscono: la difficoltà di movimento dovuta ai continui check point, la quasi impossibilità di accesso a Gerusalemme da parte dei Palestinesi dei Territori e il muro, che si fa sempre più lungo e che complica tutto.

E' lungo questo muro, alto 8 metri, ad Abu Dies ex sobborgo di Gerusalemme, ora però isolato dalla città, che le donne di FTW si esprimono dipingendo slogan e disegni, auspicanti pace e fratellanza.

L'ultimo giorno, varcati la porta e il check point d'ingresso a Gerusalemme, alcuni ragazzi israeliani di un movimento pacifista regalano affettuosamente alle donne in bici cappellini ed adesivi con la scritta Israel loves you. Altro sorprendente avvertimento contro le generalizzazioni.

E la bici in tutto questo? E' stata usata, grazie anche ad una



complessa, ma impeccabile organizzazione, per vari percorsi, a volte anche piuttosto lunghi ed impegnativi, in tutti i paesi, tra splendidi paesaggi e festosa accoglienza.

Nei tredici giorni si sono verificati due momenti di grande, ed in parte inaspettata, gioia: le autorità israeliane concedono l'attraversamento in bici di Allenby bridge e, qualche giorno dopo, addirittura l'ingresso in Gerusalemme.

Le notizie tragiche che continuano a venire da questi territori ci sollecitano a unire le voci di tutte le partecipanti di FOLLOW THE WOMEN 2007 in una sentita invocazione alla PACE. □

www.followthewomen.com
Tiziana Marchione tmarchione@libero.it
Luisa Trigila luisapadova@hotmail.com

Il prossimo FTW si svolgerà dal 30 Aprile al 12 Maggio 2008, per informazioni contattare luisapadova@hotmail.com

FIAB PAVIA > Pavia
CICLODI-FIAB > Lodi
MONZAINBICI > Monza
A.RI.BI. > Bergamo
CICLOCITTA' > Varese
PEDALEGGIANDO > Sorico (CO)

BICI & DINTORNI > Torino
PEDALIAMO INSIEME > Torino
AMICI DELLA BICI > Novara
ASSOCIAZIONE CICLISTICA
L'NPAOTÀ' > Saluzzo (CN)
BIKE&CAMPING
langhe e roero > Bra (CN)
BICINGIRO > Cuneo

GLIAMICIDELLEBICI sez. AdB GE
> Alessandria

AMICI DELLA BICICLETTA > Genova
LEGAMBIENTE CANTIERE VERDE > Lavagna (GE)
AMICI DELLA BICICLETTA > Ceparana (SP)

AMICI DELLA BICICLETTA > Siena
LA TRIGLIA IN BICICLETTA > Livorno
TANDEM - Turismo e Natura in Bicicletta > Prato
RUOTA LIBERA APUO-LUNENSE > Marina di Carrara (MS)
PISA IN BICI - per una città ciclabile > Pisa
FIRENZEINBICI Onlus > Firenze
RAMPIGRIFO > Grosseto
EMPOLICICLABILE > Empoli
AMICI DELLA BICI > Arezzo

CITTÀ CICLABILE > Cagliari

CICLOBBY > Milano
EQUIBICI > Lissone (MI)
BC GROANE FIAB > Ceriano Laghetto (MI)
CICLOSTINATI-AdB > Peschiera Borromeo (MI)
SEGRATECICLABILE > Segrate (MI)
ABBIATE IN BICI > Abbiategrasso (MI)
ARCORE CICLABILE > Arcore (MI)
L'ABC MELEGANNO sez. di Ciclodì > Melegnano (MI)
PAULLO CHE PEDALA sez. di Ciclodì > Paullo (MI)
AMICI DELLA BICI CORRADO PONZANELLI > Brescia
AMICINBICI CARDANO > Cardano al Campo (VA)
AMICI DELLA BICICLETTA > Mantova
RUOTE IN LIBERTÀ' > Ostiglia (MN)
FIAB BICICLETTANDO > Cremona
BICI&PAESAGGI > Lecco

AMICI DELLA BICICLETTA > Verona
ADB VERONA sezione di S. BONIFACIO > S. Bonifacio (VR)
ADB VERONA sez. di S. GIOVANNI LUPATOTO > S. Giovanni Lupatoto (VR)
ADB
AMICI DELLA BICICLETTA > Mestre (VE)
AdB MESTRE sez. G.I.S. CICLISTI E PEDONI > Mirano

PEDALIAMO PER LA VITA > Vigonovo (VE)
VIVILABICI > San Donà di Piave (VE)
AMICI DELLA BICICLETTA > Padova
AMICI DELLA BICICLETTA > Teolo (PD)
TUTTINBICI FIAB > Vicenza

LIBERALABICI > S. Lucia di Piave
AMICI DELLA BICICLETTA > Belluno
FIAB AMICI DELLA BICI > Rovigo

AMICI DELLA BICICLETTA > Trento

ARUOTALIBERA > Pordenone
AMICI DEL PEDALE > Codroipo (UD)
PEDALA ANCHE TU > Udine
ULISSE > Trieste

AMOLABICI > Piacenza
TUTTINBICI-FIAB > Reggio Emilia
MONTE SOLE BIKE GROUP > Bologna
PEDALANDO E CAMMINANDO > Viterbo (RM)
PRO NATURA - SEZ. CICLOECOLOGISTA > Cesena (FO)

BICINSIEME > Parma
FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA > Modena
AMICI DELLA BICICLETTA > Ferrara
FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA > Forlì
AMICI DELLA BICI > Ravenna

BICIPIÙ' AVIS CHIARAVALLE > Chiaravalle (AN)
AMICI DELLA BICICLETTA > Ascoli Piceno.

PESCARABICI > Pescara

RUOTALIBERA > Roma
PEDALE VERDE > Roma
OSTIA IN BICI > Ostia (RM)
AMICI DELLA BICICLETTA > Aprilia (LT)
FIAB GIRINBICI > Sabaudia (LT)

RUOTALIBERA > Bari
RUOTALIBERA > Lecce
CICLOAMICI LECCE > Cavallino (LE)
IL CICLONE Ass. Cicloattivi > Maglie (LE)
AMICI DELLA BICICLETTA L. DA VINCI > S. Giorgio Ionico (TA)
FIAB PERCORSI > Sava (TA)
CICLOAMICI FIAB > Mesagne (BR)
CICLOAMICI FIAB BRINDISI > Brindisi
CICLOAMICI FIAB FOGGIA > Foggia

C3 CASERTA CITTA' CICLABILE > Caserta
CICLOVERDI > Napoli
AMICI IN BICI > Bellizzi (SA)
CYCLING SALERNO > Salerno

IL CICLAMINO
Ass. cicloambientalisti > Matera
BICILANDIA > Potenza

COORDINAMENTO PALERMO CICLABILE > Palermo

MONTAINBIKE SICILIA FIAB > Catania

A.S.D. SSST BIKE TEAM
Sez. Cicloecologista > Agrigento

A.D.S. ARETUSA BIKE > Siracusa